N° 337 — 8e Année
(Tous les Jeudis)

23 Février 1905
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

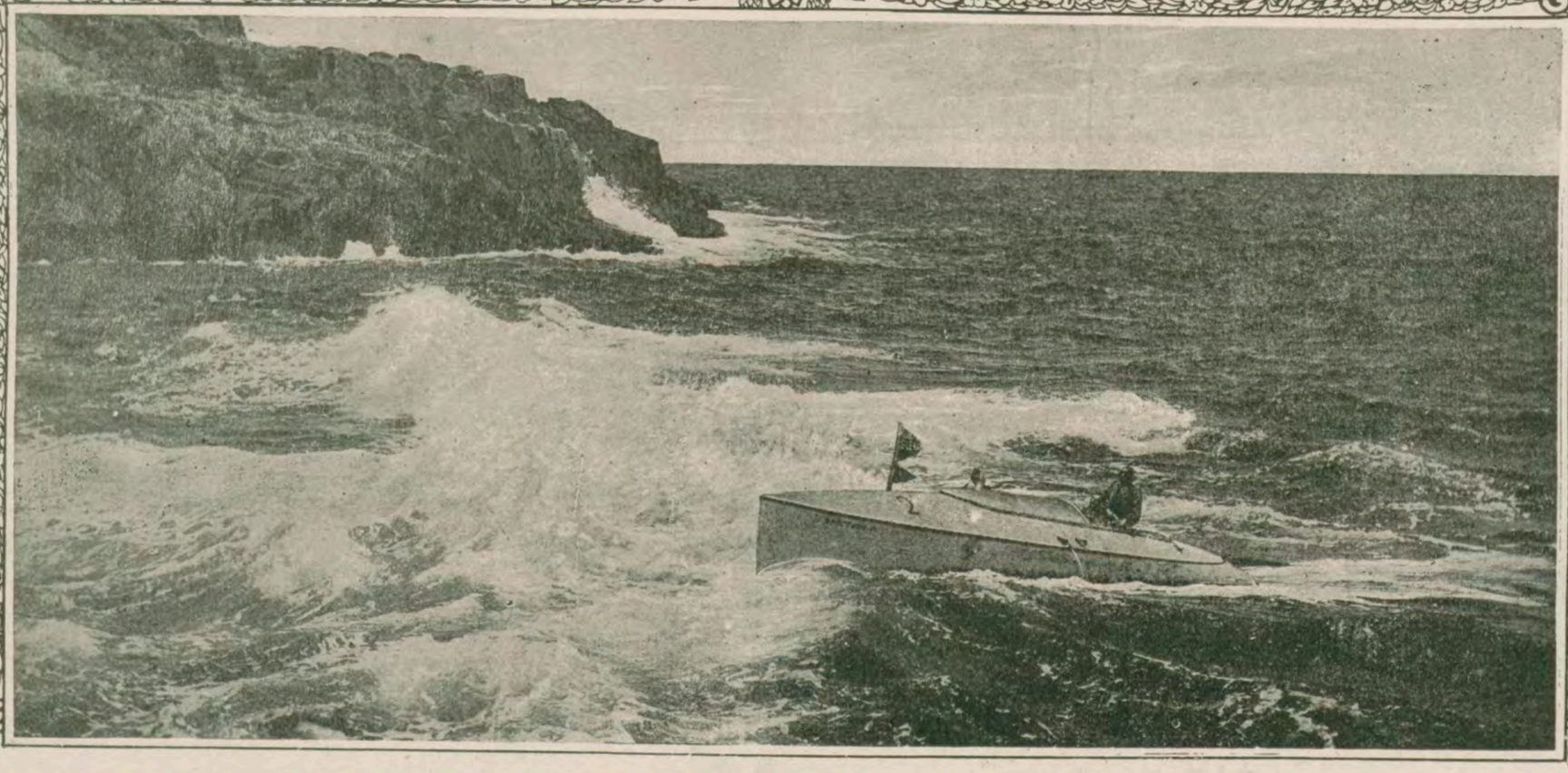
Paul PONS dont la mort fut annoncée à tort

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina — Musica

9, avenue de l'Opéra, Paris
Je sais tout — La Joie des Enfants

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES



Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

CANOT AUTOMOBILE

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

Sortie de théâtre.
— Mon Prince, donnez moi le nom de votre chauffeur.. le numéro de votre auto ?
— Je n'en ai pas.
— Eh ! va donc, purée!

— C'est ça,.. tout le temps l'auto, la motocyclette, le canot automobile.. Alger-Toulon... et, pendant ce temps, personne ne pense plus à moi !

— Ma parole ! il a rive à présent tellement de voitures automobiles dans le désert que cela commence à faire baisser le prix des chameaux.

Brevet n° 22.222
Ballon d'hydrogène enlevant au coureur son propre poids, de façon qu'il n'ait d'autre travail musculaire que celui de ses articulations.

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS Franco Gare 5f

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty. —

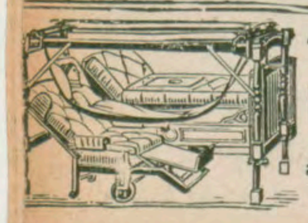
Elixir Tricard
Le flacon, 3 fr. franco
SOUVERAIN REMÈDE des COLIQUES DU CHEVAL
Coliques
MED D'ARGENT Exp. Int. Hygiène Paris 1904
Le médicament agit
CET ELIXIR guérit les coliques de toute nature.
Sous son action bienfaisante les douleurs atroces s'apaisent, les fermentations gazeuses cessent, disparaissent, aussi
Tout Éleveur, tout Agriculteur,
Tout Industriel, tout Propriétaire,
même d'un seul cheval, doit avoir chez lui, en réserve, un flacon d'Elixir TRICARD, s'il veut se prémunir contre la si soudaine apparition des coliques et de leurs si désastreuses conséquences
A. TRICARD, MÉDECIN-VÉTÉRINAIRE 10, rue Trézel-Prolongée (Levallois-Perret)

HYGIÈNE de la TOILETTE
Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COAL TAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

GLYCÉRINE SAVONNEUSE
SAVON LIQUIDE
délicieusement parfumé.
Conserve la Peau toujours nette et souple en la préservant des ENGELURES et des CREVASSES.
N'est pas caustique comme le Savon noir tout en étant aussi efficace.
L. T. PIVER, PARIS

SEINS LUXURIANCE, FERMETÉ
Développement en 2 MOIS par les PILULES ORIENTALES
Bienfaisantes pour la Santé. - Flacon avec Notice 6f35 franco
L. RATIÉ, Pharmacien, 5, Passage Verdeau, Paris.
Dépôts: Bruxelles, Phie St MICHEL; Genève, Drs CARTIER & JORIN

LE PRÉSERVATEUR DE CONDOM et le Vepitorpt (Dépôt)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames. 6 échantillons extra et catal. illust. env. cont. 1f25 timb. ou mand. Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Richat, Paris



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

La Contre-Enveloppe BILLET
131, Avenue de Neuilly, NEUILLY
.....a fait ses preuves.....
à VERSAILLES . 800 kilomètres
à PARIS NICE . 3.000 kilomètres
à LONDRES . . 1.650 kilomètres
et a obtenu les plus hautes récompenses

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
112, faub. St-Honoré, PARIS

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

23 FÉVRIER 1905. — N° 337
Pierre Lafitte et C^ie^, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1^er^)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET C^ie^, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

(Cl. Vérascope Richard.)

LE CHEVALIER FLORIO AU CONCOURS D'ÉLEGANCE DE CANNES

Le Meeting automobile de Cannes, qui comprenait sept journées, a débuté par un très brillant concours d'élégance auquel ont pris part de nombreux chauffeurs; notre photographie représente, prenant un virage, le chevalier Florio, triomphateur du Meeting. (Voir l'article page 155).

LA COUPE GORDON-BENNETT ET LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

A L'ÉTRANGER

La périodicité même de la Vie au Grand Air *nous oblige à suivre les événements de plus loin que nos confrères quotidiens. Tandis qu'ils sont obligés de rendre compte au jour le jour des événements, nous devons nous contenter d'en écrire l'histoire avec l'impartialité la plus absolue.*

Accédant à notre demande, quelques-unes des personnalités les plus autorisées des clubs étrangers ont bien voulu nous donner leurs idées personnelles sur la palpitante question de la Coupe et du Grand Prix de l'A. C. F. Les voici donc comme nous les avons reçues, et leur intérêt même nous dispense de tout commentaire.

Nos lecteurs comprendront facilement à quels sentiments nous avons obéi en remettant au lendemain de la réunion internationale la publication de ces opinions.

Notre excellent confrère anglais The Hon. John Scott Montagu, membre du Parlement anglais et directeur du journal The Car, *nous écrit :*

Cher Monsieur,

Je réponds avec grand plaisir à votre lettre me demandant mon opinion sur la situation créée par le refus des Automobiles Clubs étrangers d'accepter les changements faits au Règlement de la Coupe Gordon-Bennett.

Tout d'abord, je suis certain que le comité de l'Automobile Club de France, dont j'ai l'honneur d'être membre, n'a aucun désir d'altérer le caractère sportif de la Coupe Gordon-Bennett ; en second lieu, je souhaite qu'il se rende compte du peu de sagesse qu'auraient les fabricants français à être avantagés au détriment des étrangers, simplement parce qu'ils sont plus nombreux.

La Coupe Gordon-Bennett est essentiellement le *blue ribbon* des courses d'automobiles et mon opinion est qu'il serait préférable de la séparer de toute autre course dont le but semble avoir un caractère plus commercial.

Le Grand Prix, si bien accueilli par les chauffeurs français, sera certainement un grand succès, mais qu'il soit couru un autre jour et qu'il ne vienne en aucune façon diminuer l'intérêt de la Coupe Gordon-Bennett.

Parlant à la fois en ma qualité d'éditeur du *Car* et de membre de l'Automobile Club de France, je verrais très bien le club français consulter les clubs étrangers et discuter avec leurs délégués quelles sont les mesures à prendre en présence de la situation actuelle.

La France, qui jusqu'à présent a été à la tête du mouvement automobile, peut se permettre d'être généreuse, et je suis sûr que l'Automobile Club de France s'inclinera devant la décision de ce congrès, avec honneur, et, tout bien considéré, avec profit.

John Scott Montagu

Voici la lettre de M. le marquis Camillo di Soragna, président de la Commission Sportive de l'Automobile Club d'Italie.

Je vois dans le Grand Prix de l'A. C. F. la montée révolutionnaire et victorieuse de l'industrie contre l'ancien régime du sport absolu représenté par la Coupe Gordon-Bennett.

La Coupe Gordon-Bennett est, en effet, la course sportive par excellence ; elle se soucie exclusivement de la qualité de l'individu que composent la voiture et son conducteur.

Dans le Grand Prix, au contraire, la quantité de la production automobile chaque pays joue un rôle prépondérant, c'est une épreuve industrielle.

Le Grand Prix comporte forcément une *diminutio capitis* de la Coupe et on s'explique aisément que beaucoup de clubs étrangers refusent de se soumettre à des lourdes charges pour organiser une course qui est désormais passée au deuxième rang.

Mais puisque l'automobilisme est déjà une grande industrie tout en étant encore un sport passionnant, le Grand Prix aussi bien que la Coupe pourront exercer une influence bienfaisante sur son développement, à la condition de ne pas s'entraver réciproquement ; il serait aussi nuisible que regrettable si la fleur sportive devait s'étioler à l'ombre de l'arbre industriel.

Camillo di Soragna

Un des gagnants de la Coupe Gordon-Bennett, S.-F. Edge, nous adresse la lettre suivante :

La raison pour laquelle je suis opposé à la décision de l'Automobile Club de faire courir le Grand Prix en même temps que la Coupe Gordon-Bennett est très simple. La voici : la Coupe Gordon-Bennett est devenue le plus important des événements automobiles de l'année, et il est essentiel qu'elle soit toujours une course séparée et distincte de toute autre course. Et comme il est nécessaire de la courir sur un parcours circulaire, les concurrents de la Coupe Gordon-Bennett devront seuls pouvoir être sur la route.

En ce qui concerne le Grand Prix lui-même, je pense que la France doit être louée d'avoir pu instituer une si grande course, mais elle doit se contenter d'en faire une course qui tirera son importance d'elle-même et abandonner son idée apparente d'amoindrir la Coupe Gordon-Bennett.

En ce qui concerne les conditions récemment publiées du Grand Prix qui donnent aux Français un avantage sur toutes les autres nations, au départ même, ce qui, naturellement, est contraire aux idées générales du sport, j'avoue qu'au point de vue des fabricants français, ces conditions sont tout à fait légitimes, et personnellement je n'y vois aucune objection car tout autre pays qui viendra à gagner en retirera d'autant plus de profit que ces conditions donnent à la France plus de chances de gagner, et je serai trop heureux de voir mes Napier courir le Grand Prix, s'il est couru un autre jour que la Coupe Gordon-Bennett.

Je tiens à ce que vous disiez bien que je ne vois d'objection ni au Grand Prix ni à ses conditions ; que je suis prêt à accepter, si on ne le court pas en même temps que la Coupe.

S. F. Edge

M. Jellineck-Mercédès nous envoie ces quelques mots :

En réponse à votre honorée du 6 février, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas à juger les décisions des Automobiles Clubs. Tout ce que je puis vous dire, c'est que je suis décidé à courir le Grand Prix dans le cas où l'Automobile Club de France accepterait des engagements personnels.

Jellineck Mercedes

Le baron Pierre de Crawhez, président du comité sportif de l'Automobile-Club de Belgique, interviewé par un de nos collaborateurs, nous fait les déclarations suivantes :

Si j'étais appelé à donner mon avis, je voterais pour que la Coupe Gordon-Bennett soit une course ouverte comme le Circuit des Ardennes. Le règlement serait élaboré dans un congrès où les représentants des différents pays auraient une voix par voiture engagée ; si la France engageait vingt six voitures, elle aurait vingt-six voix ; si l'Allemagne engageait neuf voitures, elle aurait neuf voix. On n'accepterait que les engagements des usines fabriquant un minimum de cinquante à soixante voitures par an.

La Commission Internationale de la Coupe Gordon-Bennett

M. Karl Fasbender. M. Hombach. Prince de Solms. Comte de Liedekerke. Marquis de Dion. Chevalier de Knyff. M. de Bunlet. Comte de Vogüé.
M. Lœwing Stœlpling. Comte Sierpstorpft. Baron de Sulzer. Baron de Zuylen M. Orde. Baron de Crawhez. Marquis Ferrero di Vintimiglia.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DE LA COUPE GORDON-BENNETT

Le congrès tenu pendant le Salon de Berlin, par les délégués des Automobiles Clubs étrangers, décida de demander officiellement à l'Automobile Club de France de séparer la Coupe Gordon-Bennett du Grand Prix de l'A. C. F. Une réunion des délégués des clubs étrangers et des délégués du grand club français eut lieu, le 20 février, dans les salons de l'A. C. F.; cette réunion conclut à la séparation de la Coupe et du Grand Prix.

LE VRAI SPORTSMAN

Quel est le véritable sportsman? Est-ce celui qui se passionnant exclusivement pour un sport, le pratique avec ardeur, ou celui qui s'intéressant à tous, en pratique le plus grand nombre possible? Question souvent controversée, mais que la majorité de ceux dont l'opinion compte paraît avoir résolue dans le sens de l'adoption de la seconde thèse ; elle semble, du reste, devoir mieux atteindre le véritable but du sport, qui est d'amener une harmonie parfaite dans le fonctionnement du corps humain.

Etienne Giraud
se prépare aux nombreux sports qu'il pratique en faisant du footing.

L'HOMME dont j'ai à parler ici est un ennemi acharné de tout ce qui ressemble au « bluff » si fort en honneur aujourd'hui, et il possède pour tout ce qui peut ressembler à une réclame personnelle la plus sainte horreur. La preuve irréfutable de ce que j'avance, c'est qu'il peut se réclamer de ce qui est dans son cas une véritable distinction, celle d'être quasi inconnu des masses sportives, alors que telles autres « personnalités » tapageuses dont le seul mérite consiste en une publicité habile, sont dans notre monde d'indiscutables célébrités. Ce qui n'empêche point qu'il est difficile de mieux résumer un homme en un mot que je ne vais le faire ici pour M. Etienne Giraud, en vous le présentant simplement comme « un sportsman ».

Etienne Giraud,
joueur de longue paume.

Et si je ne craignais point de froisser cette modestie à laquelle j'ai fait plus haut allusion, j'oserais presque dire, non seulement *un* sportsman, mais *le* sportsman

Il est de fait que je ne connais personne qui symbolise le véritable homme de sport à un aussi haut degré. C'est d'ailleurs, si vous le voulez bien, non comme une individualité que nous allons le considérer, mais comme la personnification de ce que devrait être le vrai sportsman et de ce qu'il est beaucoup trop rarement, puisque nous nous trouvons en face d'un type quasi unique. Voici donc un homme qui n'a pas encore atteint la quarantaine et à qui, d'ailleurs chacun s'accordera pour donner cinq ou six ans de moins. Il aime le sport, mieux il le pratique, non par snobisme et pour faire parler de lui, mais parce que le sport constitue en quelque sorte la base de son existence, physique autant que morale. Voulez-vous chercher dans les cinq parties du monde un exercice qu'il n'ait point essayé? Je vous avertis que vous n'en trouverez pas plus de deux ou trois et encore faudra-t-il que vous cherchiez bien!

En tandem.
La bicyclette ne pouvait manquer d'être pratiquée par lui, et il en fait toujours en grand touriste.

Quant à ceux qu'il a pratiqués, ils sont légion et je n'en vois guère parmi ceux ayant droit de cité en France que notre sport man n'a point non pas simplement essayés, mais cultivés. Car il importe de bien spécifier: si le fait d'avoir loué quelque rosse étique une demi-douzaine d'heures à Robinson ou à Montmorency vous conférait le titre de cavalier, les adeptes du sport hippique seraient innombrables. Mais, il va sans dire que par sports « pratiqués », j'entends des sports dans lesquels on s'est exercé d'une façon sérieuse et suivie, permettant sinon de devenir un champion, du moins d'acquérir une maîtrise suffisante pour se présenter en compétition. C'est tout à fait le cas pour le « vrai sportsman » dont nous parlons, puisqu'il a paru en épreuves publiques dans presque tous les sports.

Le point le plus remarquable dans le cas qui nous occupe, et celui sur lequel il convient d'insister parce qu'il constitue une éclatante démonstration pratique en faveur de notre cause, c'est que Etienne Giraud était un enfant plutôt chétif et de tempérament fort délicat, alors que sans rien avoir du colosse, il est aujourd'hui d'une vigueur fort au-dessus de la moyenne Elevé comme toute la génération dont il fait partie « à la française », c'est-à-dire fort « douillettement », ses parents ne le virent se lancer dans les exercices physiques qu'avec regret Ce fut donc seulement dans les environs de sa vingtième année qu'il put satisfaire complètement ses goûts en s'adonnant aux sports avec une ardeur qui n'a fait depuis que croître et embellir.

1886. A l'époque de De Civry.
Sur son grand bicycle, il pouvait s'aligner avec les meilleurs champions.

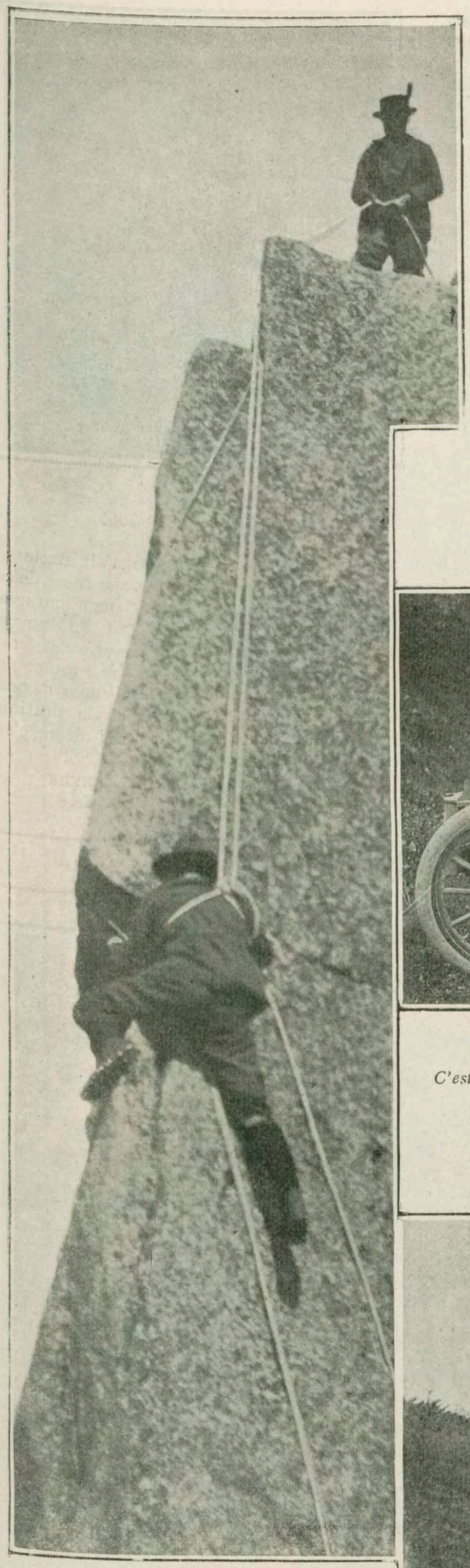
C'est par le « vélocipède », comme on disait alors, qu'il débuta. En 1883 — il y a vingt-deux ans! — il essayait son premier bicycle et peu après prenait part à des courses un peu partout. Il n'y avait pas alors dans le cyclisme français de définition d'amateur et, bien que « gentleman-amateur », Giraud dut se mesurer contre les de Civry, Médinger, Charron, Dubois, Terront, Duncan et autres cracks professionnels de l'époque, dont il était d'ailleurs le meilleur ami. Aujourd'hui encore, il n'a pas de plus grand camarade que cet autre sportsman *di primo cartello* qui s'appelle Charron.

A cheval.
Il fut aussi un très brillant cavalier.

Depuis, Giraud est resté fidèle au cyclisme, après avoir roulé successivement à bicycle, à tricycle et à bicyclette, et c'est de front qu'il a mené la pratique de tous les autres sports. Voulez-vous quelques dates copiées sur la collection photographique, véritablement unique en son genre, qu'il possède ?

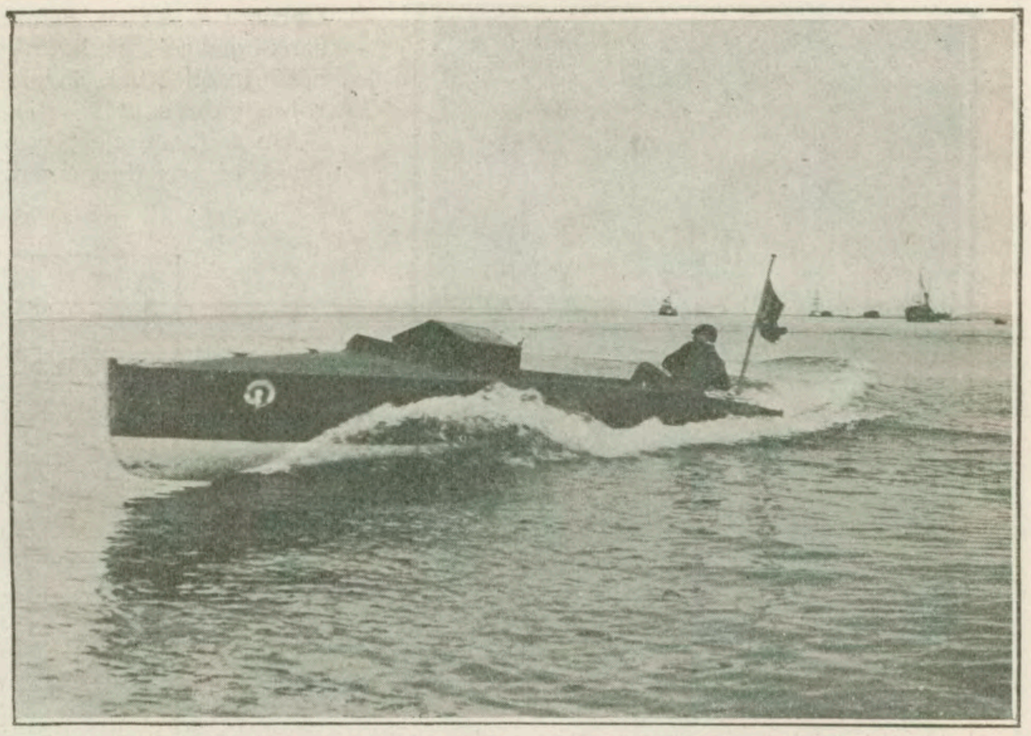
L'automobile reçoit son attention dès sa naissance, à telle enseigne qu'en 1898, il est parmi les chauffeurs choisis pour la première expérience d'introduction de l'automobile dans l'armée. A ce moment, pas une grande épreuve ne se court sans qu'il y prenne part, ce qui

L'over arm stroke.
Percy Cavill, le célèbre nageur anglais, fit de lui l'un de ses meilleurs élèves.

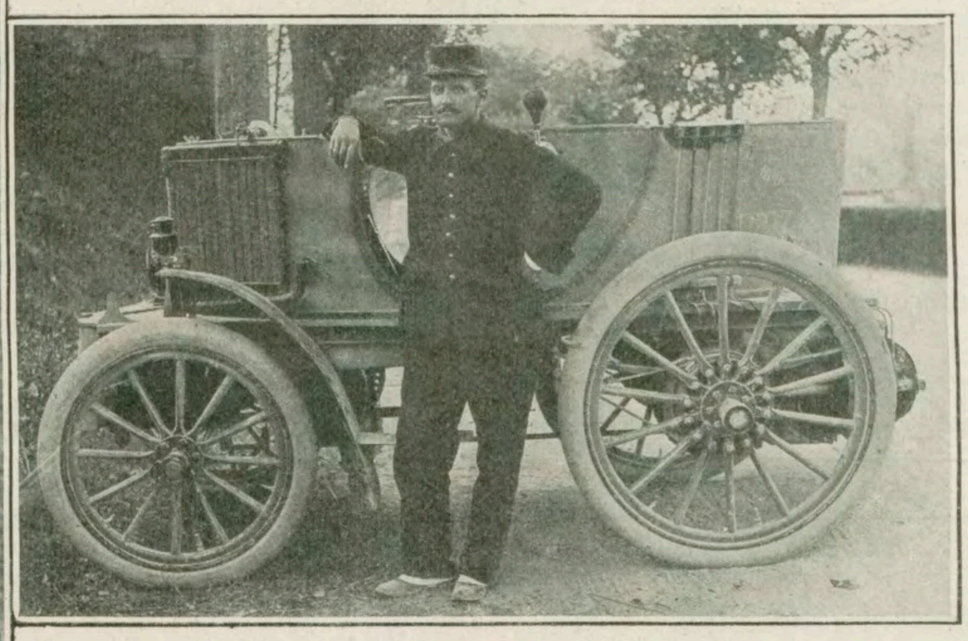


1903. — **A Chamonix.**
Alpiniste, il descend le rocher du Grand-Gendarme, au mont Greppon.

Percy Cavill, qui lui inculqua les principes de l'*over arm stroke*, le considère comme un de ses meilleurs élèves. Il a appris à lutter avec Constant le Boucher et à boxer chez Castérès, et, trois fois par semaine, on peut le voir dans le ring, chez Bayle, ou sur la planche, au cercle de lui vaut même dans Paris - Bordeaux 1901 une cabriole restée légendaire, mais dont il se tire indemne, à la grande surprise de tout le monde. Comme yachtsman, il a possédé et piloté quatre voiliers et un pétrolier qui composèrent la famille bien connue des « Rolla ». L'aérostat avec lequel il prit part au Grand Concours de Bordeaux en 1901 portait le même nom. La natation n'a pas d'adepte plus fervent et compte peu d'amateurs aussi bons, puisque le célèbre



1901. — **Dans le bassin d'Arcachon.**
Etienne Giraud à la barre de son canot automobile Rolla V.

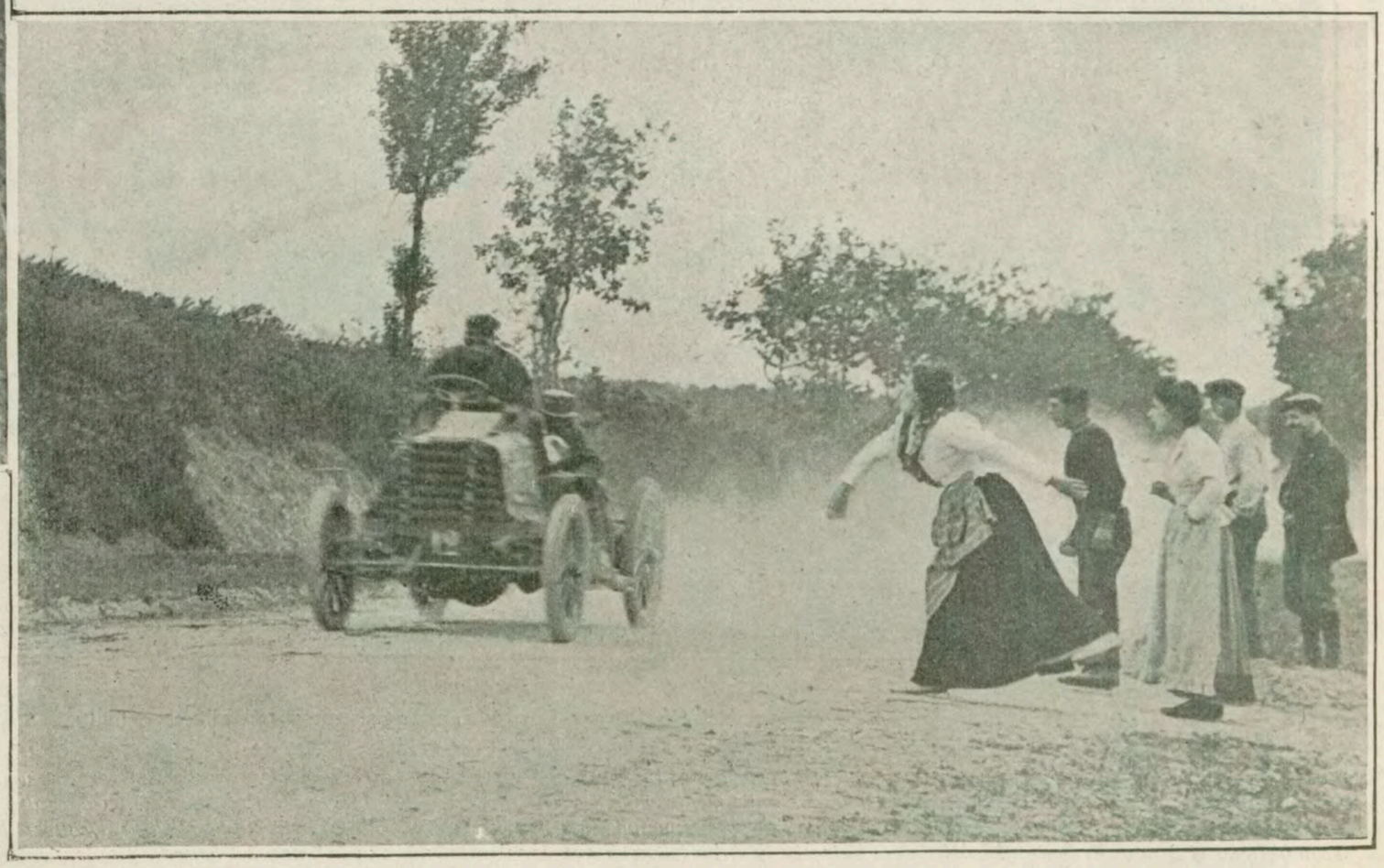


1898. — **Aux manœuvres du 17e corps.**
C'est à Etienne Giraud que revient l'honneur d'avoir été le premier chauffeur militaire.

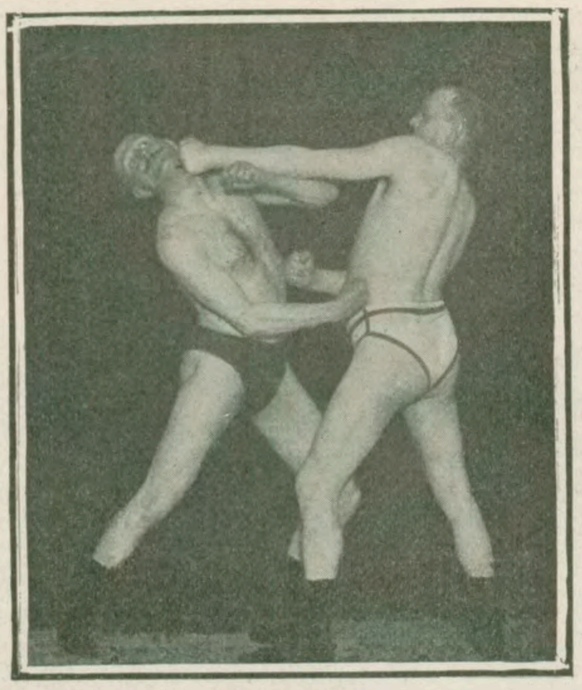
la rue Volney, sans parler des promenades à cheval au Bois. Enfin, l'alpinisme et les sports d'hiver n'ont pas d'apôtre plus fervent, et le récit de ses ascensions et de ses voyages ne tiendrait pas dans un numéro entier de la *Vie au Grand Air*, ce qui est déjà fort joli.

Je m'arrête, car je n'en finirais pas, si je voulais essayer autre chose qu'une simple énumération. Et dût Giraud m'en vouloir à mort, pour terminer, je dirai que si l' « Académie des Sportsmen » dont on parle tant en ce moment comporte 100 candidats, j'en connais exactement 99 qui possèdent beaucoup moins de titres à la qualité d' « immortel » que ce type accompli du vrai sportsman que je viens de vous présenter de trop rapide façon.

Mais, devenu membre de l'Académie en formation — car il le deviendrait certainement, nul n'ayant plus de qualités sportives que lui — Giraud n'aurait d'« immortel » que le titre. Et je suis persuadé, le connaissant, qu'il préfère avoir acquis par la pratique intensive des sports ce résultat beaucoup plus matériel, qui



1901. **La course Paris-Bordeaux.**
Etienne Giraud, premier des voitures légères dans la grande course, reçoit au passage un bouquet lancé par une spectatrice.



Boxeur.
La boxe n'a plus de secrets pour Etienne Giraud...

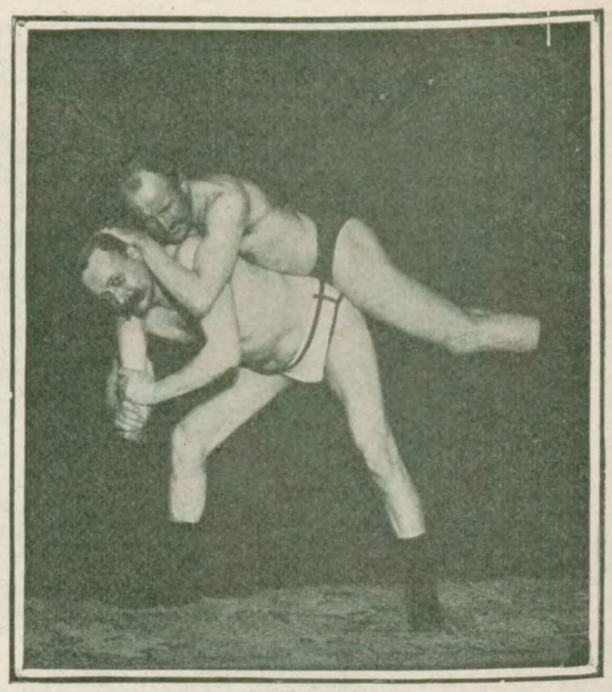
tuer la morale à tirer de l'existence du « véritable sportsman » que j'ai entendu vous présenter ici en lui, notre héros ignore ce qu'est non seulement une maladie, mais même une simple indisposition. Il s'est deux ou trois fois cassé des clavicules ou foulé des poignets. Mais tout cela se répare plus facilement qu'une phtisie et vous donne même moins de tracas qu'une débilité continuelle.

Et en regardant Etienne Giraud, je songe toujours à ces prédictions qui étaient, voici quelque dix ou quinze ans, l'épée de chevet des sportphobes en général et des vélophobes en particulier. « Vous vous préparez, clamaient-ils aux cyclistes, à devenir des dos ronds, des souffreteux et des malingres, valétudinaires bien avant que la quarantaine vous ait atteints. » Le malheur, c'est qu'on ne trouve plus aucune trace de ces prophètes qui sont tous devenus des sportsmen enragés !

Si tous ceux de nos compatriotes qui ont les moyens de faire du sport imitaient Etienne Giraud, cela ferait plus de bien au pays que tous les livres, toutes les conférences et tous les articles de gens qui ne prêchent pas assez souvent d'exemple. Recommander la pratique des sports, c'est bien, mais les pratiquer soi-même c'est encore mieux.

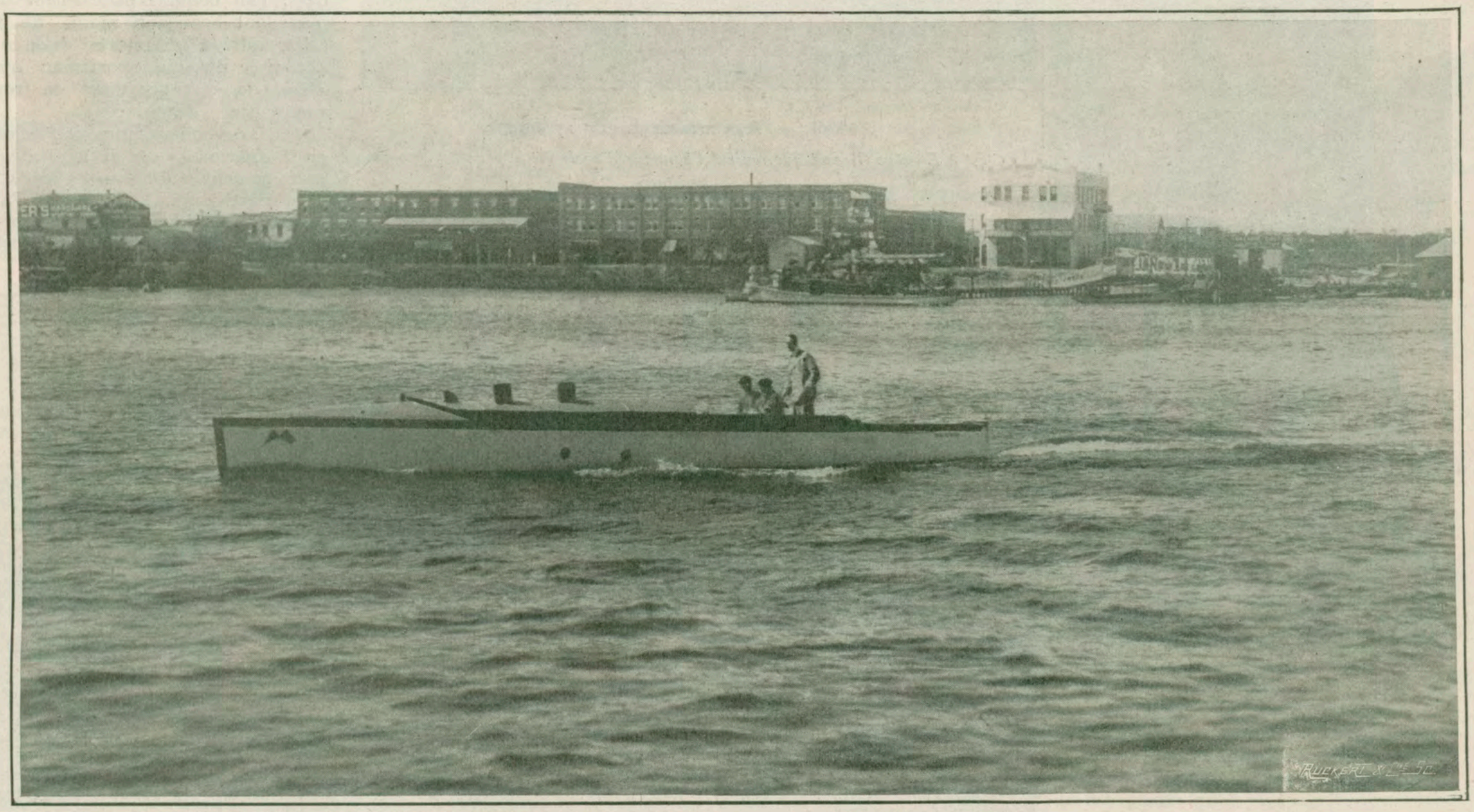
VICTOR BREYER.

A Davos.
Le toboggan devait terminer cette belle collection des sports pratiqués par Etienne Giraud.



Lutteur.
...pas plus que la lutte.

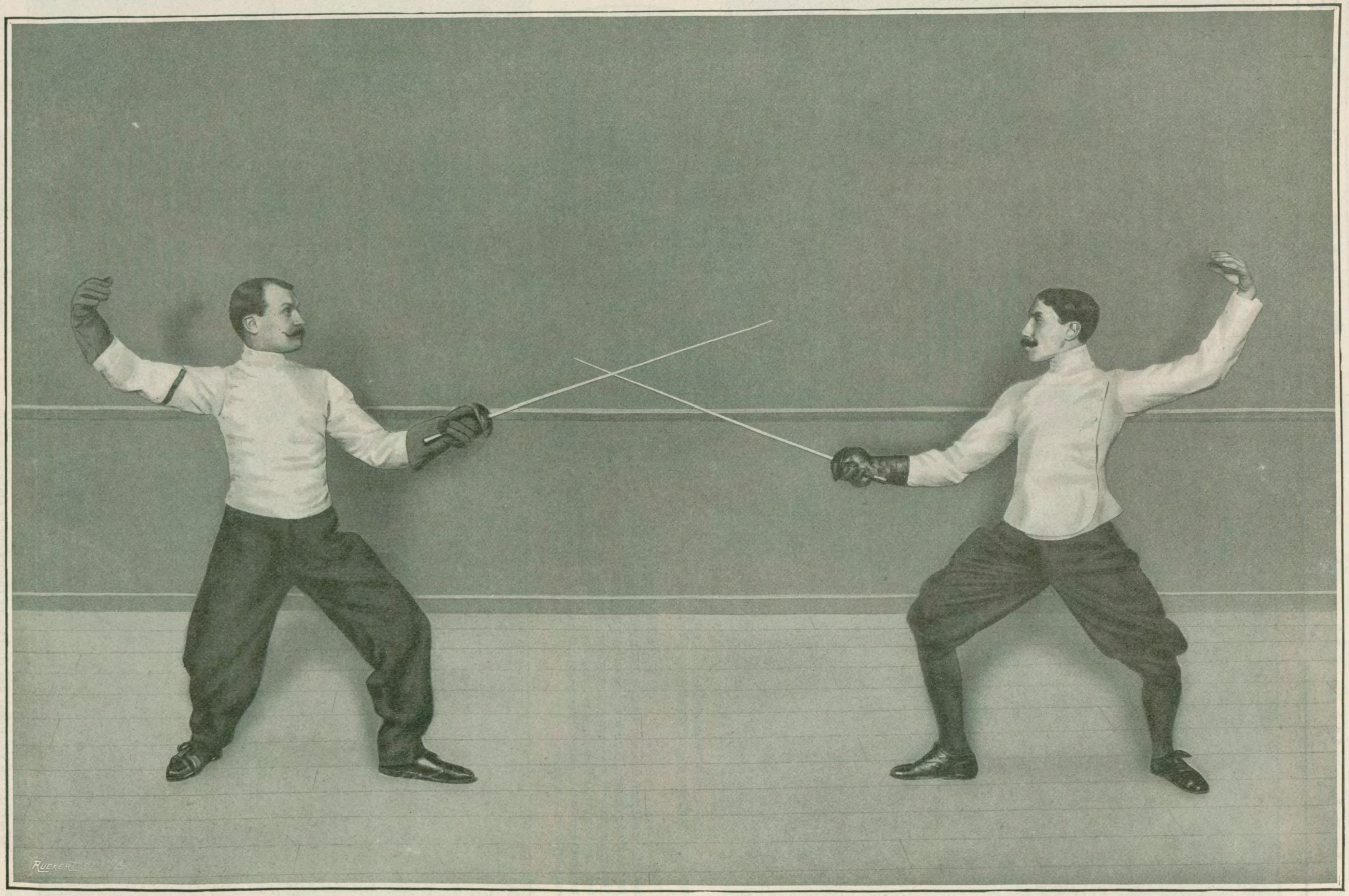
LE CANOT AUTOMOBILE « CHALLENGER »



Le *Challenger*, le plus rapide canot automobile américain.

Depuis de longues années les fleuves et les lacs américains sont sillonnés de canots automobiles. On les appelle naphta-launet du nom du carburant employé généralement. Leurs moteurs, très simples, ne sont pas des moteurs de voitures comme ceux de nos canots, ce sont de vrais moteurs de bateaux peu encombrants, silencieux, économiques et à marche lente. A côté de ces bateaux, les Américains ont construit de véritables racers sur le modèle des nôtres; deux des plus connus sont le X. P. D. N. C. *à M. Frank Crocker, le chauffeur mort à Ormond-Beach, et le* Challenger *à M. Gould Brockaws. Ce dernier canot, actionné par un moteur Simplex de* 150 *chevaux, a montré au meeting de Palm Beach ses remarquables qualités de racer. Piloté par M. Proctor Smith, il a couvert le kilomètre en* 1 *m.* 21 *s., et le mille en* 2 *m.* 11. *s.* (44 *kil.* 500 *à l'heure*). *Le lendemain, sur le lac Worth, il couvrait* 8 *milles avec virage en* 16 *m.* 33 *s., soit une moyenne de* 46 *kil.* 670 *à l'heure.*

L'ASSAUT KIRCHOFFER-LANCIA



Kirchoffer. Lancia.

KIRCHOFFER ET LANCIA DI BROLLO.

Après avoir lancé au maître Kirchoffer un défi retentissant, le professeur italien Lancia di Brollo a fait pâle figure sur les planches. Brillamment organisé par le Figaro *dans sa salle des fêtes, devant un public des plus choisis, cet assaut s'est terminé par la facile victoire de Kirchoffer, touchant dix fois son adversaire sans avoir eu à s'employer un instant.*

LES JEUX DU NORD

Le patin à voile.
Les patineurs, poussés par le vent, atteignent les plus grandes vitesses.

Les Norvégiens ayant offert une « Semaine de sport du Nord », leur « Vinteridrætstuge », en 1903, et les Danois ayant déjà au début déclaré leur « non possumus » à cause du climat, le tour est venu à Stockholm de tenir ces jeux cet hiver.

Cette fois encore, c'est l'Union Centrale Sportive de Suède qui s'est mise à la tête de l'organisation de cette fête avec toute l'autorité qu'on lui connaît.

Stockholm, 9 février 1905.

STOCKHOLM est en fête ! Partout des drapeaux de toutes nationalités ; les tramways ont arboré le drapeau national de la Suède, et même les fiacres ont cru devoir se joindre au mouvement général.

Dans tous les hôtels de la ville, c'est un tohu-bohu indescriptible. Tout est au complet comme en pleine saison, quand le torrent des touristes envahit la Scandinavie.

Il fait un temps superbe, un ciel sans nuage et 10 degrés de froid (Réaumur). Seule, la neige semble devoir mettre quelques obstacles à la réussite de la grande semaine. En effet, de la glace, il y en a partout ; mais la neige paraît ne pas vouloir se détacher des gros nuages suspendus aux cimes des montagnes qui se dressent au nord de la capitale. Le baromètre reste impitoyablement stationnaire au « beau fixe ».

Le programme quotidien des fêtes sportives scandinaves est chargé au point qu'il est impossible à un pauvre mortel, fût-il même le roi des sports de vitesse, de le suivre d'un bout à l'autre. Je me joins à une compagnie cosmopolite, un pêle-mêle de sportsmen, journalistes, militaires, hommes, femmes et jeunes gens pour aller voir les « Isyachts » concourir de vitesse sur le miroir de glace qu'est la surface de « Stora Värtan », près de Djursholmen. Bien avant le commencement des courses, le lac est noir de monde, — et de quel monde ! Des hommes de la plus haute société enveloppés dans des pelisses qui donnent à ceux qui les portent quelque analogie avec l'ours brun de la Norvège. Les dames, coiffées d'un petit bonnet à poils, vêtues d'une sorte de pelisse justaucorps ; les joues roses et les yeux rayonnants.

Le prince Oscar de Suède assiste aux Championnats de patinage, à Stockholm.

Les courses d'enfants en traîneaux.

L'arrivée du vainqueur des courses de canots sur la glace.

L'arrivée du vainqueur du Championnat du monde de patinage.

A STOCKHOLM

Personne ne paraît sentir le froid. Et ce qu'il y a de plus curieux, c'est de voir combien s'est généralisée, même parmi les curieux, la pratique des sports, car on y voit quantité de gens en traîneaux, sur des patins, à cheval et même en automobile — en automobile sur la glace ! — de petits enfants, garçons et filles, qui, sur leurs patins, se faufilent partout.

La gagnante du Championnat féminin de patin à voile.

La piste, en forme de triangle, mesurait 5.000 mètres de longueur. Il y eut deux courses : la première, réservée aux vétérans, comptait 62 concurrents ; la seconde, aux juniors, comptait 49 concurrents. Parmi les concurrents des courses de yachts, figuraient une trentaine de dames qui, bien qu'elles ne soient pas parvenues à vaincre leurs concurrents du sexe fort, firent preuve de beaucoup d'adresse et d'élégance dans leur manœuvre.

L'événement principal de la journée fut le Championnat d'Europe de patinage. S. M. le roi Oscar et le prince royal voulurent bien honorer de leur présence ce concours. Parmi les coureurs, qui, en majeure partie, étaient Suédois, il y avait encore trois des meilleurs patineurs de Finlande, l'ancien champion du monde Franz Wathin, E. Vicander et V. Ylander. Le Danemark était représenté par Einar Sorensen, l'Allemagne par A. Protzen, et l'Autriche par M. Manno.

Il y eut encore une course d'automobiles, qui n'offrit, d'ailleurs, pas grand intérêt.

E. H.

Le Championnat de patin à voile.
Un concurrent à grande vitesse.

Le conducteur et les passagers avant le départ des Courses de canots à voiles.

OU SERA L'EXPOSITION DES SPORTS?

Où sera l'Exposition des Sports de 1907? Tel est le premier grave problème en présence duquel se trouve le Comité d'organisation. Sur quel quartier de Paris tombera cette manne qui s'appelle une Exposition Universelle? Dans les lignes qui suivent, nous avons résumé les opinions des personnalités les plus au courant de la question, opinions qui établissent nettement les bases du problème que seul peut résoudre le Comité d'organisation.

M. Girod,
Vice-Président du Comité de l'Exposition des Sports.

M. Gervais,
Promoteur et Président du Comité de l'Exposition des Sports.

Nos lecteurs savent, car nous avons déjà eu l'occasion d'en parler ici même, que la Chambre des Députés a voté le principe d'une Exposition Internationale des Sports pour 1907. Le promoteur de l'idée fut M. A. Gervais, député de la Seine, et ce sont les conclusions favorables du rapport de M. Astier, député de l'Ardèche, qui furent adoptées par la Chambre

A la suite de ce vote, une commission d'études fut désignée par le ministre du Commerce, dont la présidence fut, tout naturellement, attribuée à M. Gervais et la vice-présidence à MM. Géraid, sénateur des Ardennes, et Girod, député de Seine-et-Marne.

Cette commission, qui compiend des hauts fonctionnaires des ministères, des industriels, des savants, des sportsmen, s'est répartie en plusieurs sous-commissions qui vont présenter au Gouvernement leurs rapports. C'est sur ces rapports que le Gouvernement s'appuiera pour établir le projet de loi qu'il présentera aux Chambres et dont l'adoption permettra de se mettre alors réellement au travail d'organisation de l'Exposition.

A côté de cette commission d'études, M. Gervais a suscité la formation d'un comité de propagande, dans lequel, avec l'appui de nos confrères du *Journal* et des *Sports*, il est parvenu à grouper tous ceux qui, à un titre quelconque, s'intéressent aux sports ou aux industries qui s'y rattachent. M. Girod a bien voulu accepter la présidence de ce comité dont le rôle sera de réunir ou de susciter toutes les bonnes volontés, d'examiner toutes les propositions et surtout de les transmettre à la commission officielle d'organisation.

Ce sera, avant tout, un comité d'idées, car, il serait puéril de ne pas le reconnaître, c'est de l'initiative privée que naissent les idées qu'il ne faut pas s'attendre à voir éclore dans les cartons verts des commissions officielles.

L'idée de M. Gervais vient à son heure. Il est certain que l'ère des Expositions Universelles est close.

Après l'échec financier de 1900, il serait hasardeux de faire une nouvelle tentative. Avec le développement infini des industries, des sciences, des arts, la place manquerait pour englober en une seule enceinte l'universalité des produits de l'activité humaine, comme manqueraient aux visiteurs le temps de les examiner et la compétence suffisante pour s'intéresser à tous.

Il n'est plus d'homme universel. Pic de la Mirandole, lui-même, ne pourrait plus s'assimiler toute la science actuelle et serait battu, sur n'importe quel sujet, par le plus modeste des spécialistes. Ce sont donc des spécialités qu'il faut montrer. Et c'est le point sur lequel la plupart de ceux qui s'occupent d'expositions sont tombés d'accord. Remplacer l'exposition nationale, l'exposition universelle, par l'exposition internationale sur un domaine restreint. Et comme le développement continu des Sports, le succès sans cesse croissant du Salon de l'Automobile, l'indiquaient naturellement, c'est sur les Sports que devait se faire la première expérience.

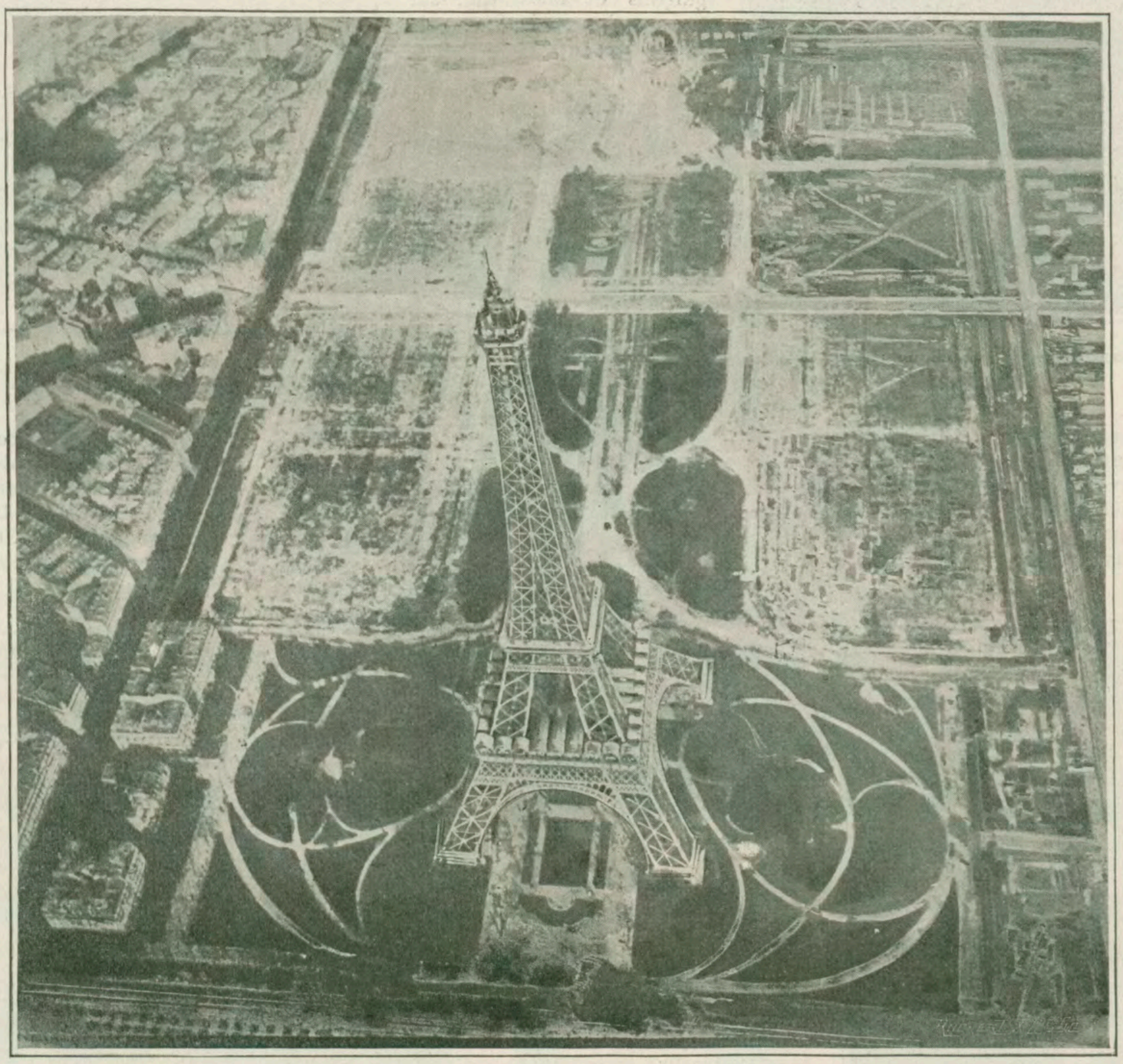
M. Mérillion,
Délégué général aux Sports, à l'Exposition de 1900.

— Mais, qu'on ne s'y trompe pas, nous disait l'un des membres de la commission d'études, M. Daniel Mérillion, le distingué président de l'Union des Sociétés de Tir de France, qui fut délégué général des sports à l'Exposition de 1900. C'est une exposition de *sports* que nous devons faire, et non pas seulement une exposition d'objets de sports. Aussi, à ce point de vue, n'avons-nous pas l'intention de voir l'automobile envahir la plus grande partie de la place qui nous sera concédée. Elle sera la bienvenue comme sport, mais seulement en cette qualité. Il nous faut des voitures qui marchent, des chevaux qui courent, des jeunes gens qui jouent au football, des tireurs qui tirent et non pas une simple exhibition de châssis, de ballons ronds ou ovales et de carabines perfectionnées.

C'est ce qu'on a essayé de faire déjà en 1900. Il sera curieux de constater les progrès immenses faits en sept années par l'idée sportive et aussi par les sportsmen français.

Pour une conception aussi large, il faudra un emplacement considérable. C'est ce premier point que les commissions ont étudié.

Il en est un qu'il faut éliminer dès le premier abord: c'est Vincennes. Le four noir de l'Exposition de 1900 où l'on ne réussit à amener du monde que le jour du Grand Prix Cycliste est encore dans toutes les mémoires et je



Le Champ de Mars.
Le Champ de Mars verra-t-il encore une exposition en 1907? *La Tour Eiffel sera-t-elle l'embarcadère des ballons dirigeables et la Galerie des Machines cédera-t-elle la place à un grandiose Palais des Sports?*

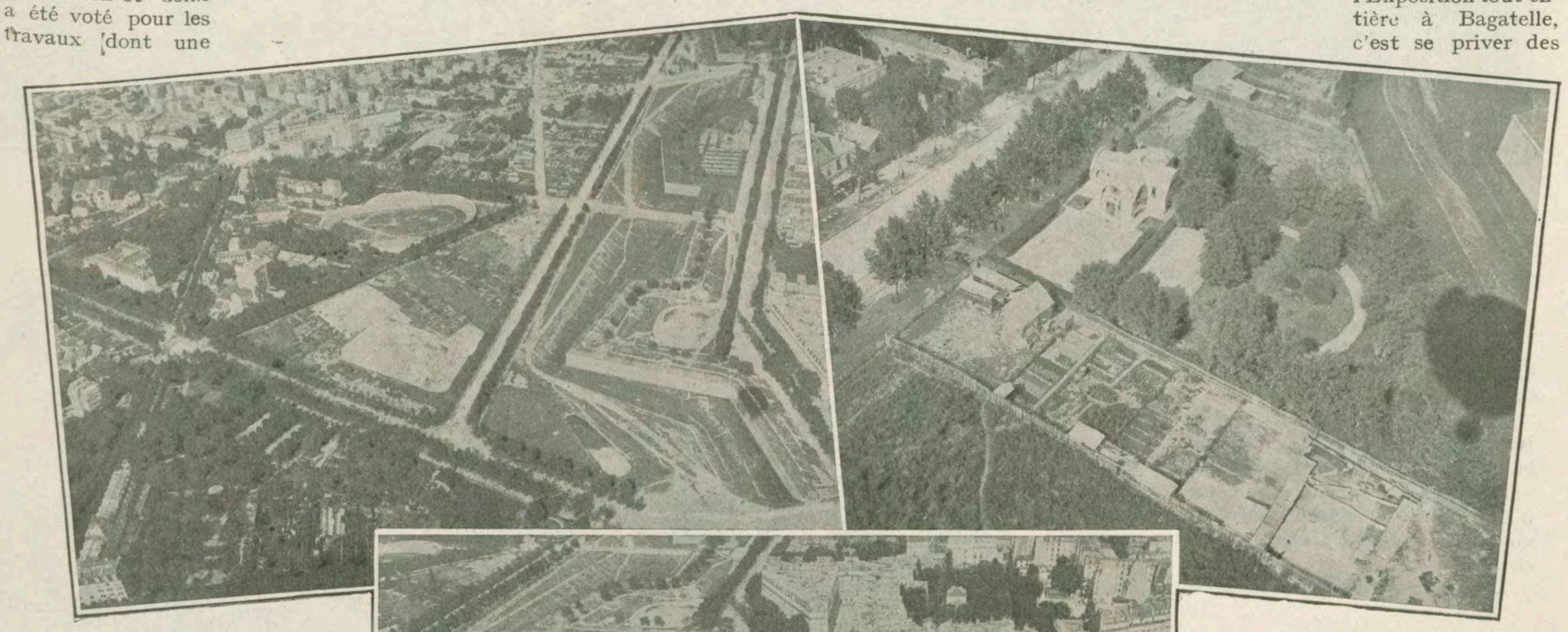
ne crois pas que personne puisse faire cette proposition d'une façon sérieuse.

Restent trois autres emplacements que nous montrons ici à nos lecteurs : le Champ de Mars, la porte Maillot, Bagatelle. Nous allons les examiner successivement.

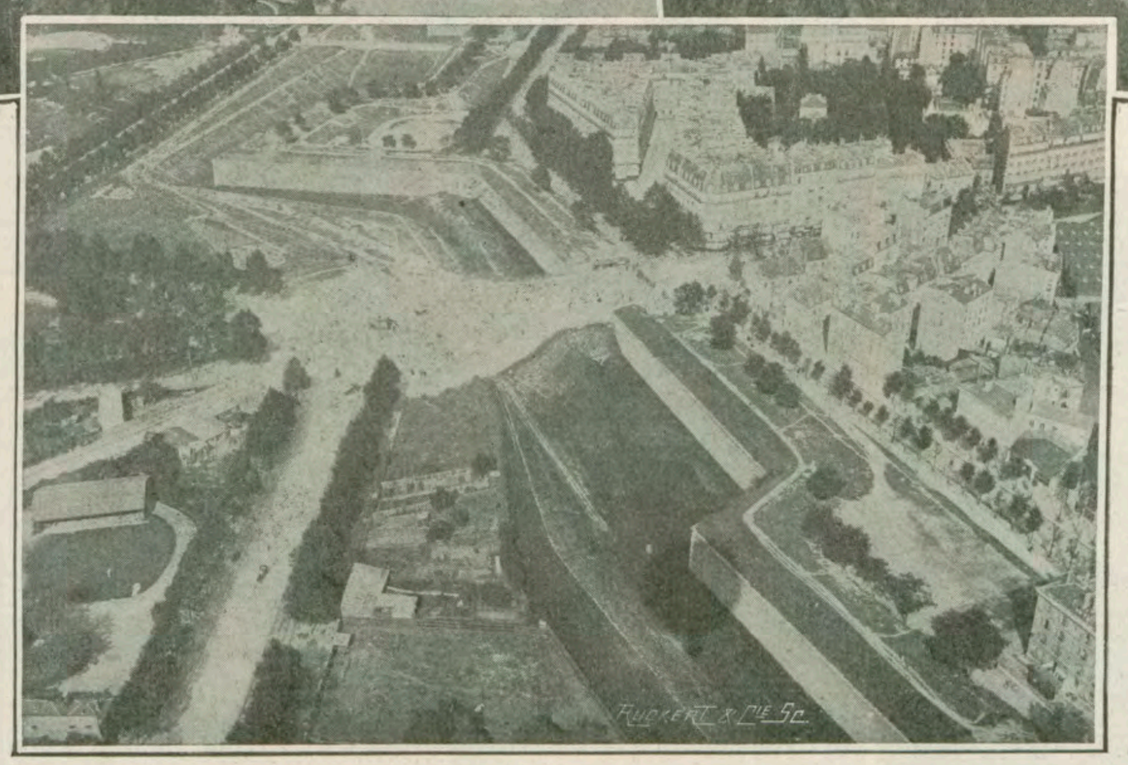
Le Champ de Mars, tout le monde le connaît. Sa position centrale, le voisinage de la Seine, l'habitude qu'ont les Parisiens d'y voir des expositions, l'existence de la Galerie des Machines, hall tout installé pour des fêtes sportives, d'un vélodrome avec piste couverte, lui ont amené de nombreux partisans. On peut dire qu'il tient la corde et c'est sur lui que s'est arrêté le choix provisoire de la commission d'études.

Mais, il y a un mais, le Champ de Mars n'appartient pas à l'Etat. Il a été concédé par lui à la Ville de Paris. Le plan d'affectation a été voté par le Conseil municipal. On sait qu'il comprend la démolition de la Galerie des Machines, la création d'un parc, le percement de rues, etc. Un million et demi a été voté pour les travaux dont une partie est déjà engagée. Le produit de la vente des terrains destinés à être bâtis a, d'autre part, déjà trouvé des affectations pour la réfection de voies ou l'amélioration d'autres quartiers et il est à prévoir que le Conseil municipal ne consentira pas à revenir sur son vote. Telle est du moins l'opinion de plusieurs conseillers avec lesquels j'ai eu l'occasion de m'entretenir de la question : MM. Jousselin, Quentin-Bauchard, d'Aulan, Escudier et d'autres.

M. Quentin-Bauchard,
Conseiller Municipal de Paris, Président de la Commission de Vélocipédie en 1900.



Le vélodrome Buffalo.
Vous figurez-vous un match de motocyclettes vu à cette altitude ?



La porte des Ternes. — Les terrains de la porte Maillot.
Ces curieuses photographies, faites en ballon, montrent très exactement les terrains où pourrait s'édifier la future Exposition.

Le mausolée du Duc d'Orléans.
Elevé à l'endroit où le duc d'Orléans se tua en sautant de voiture.

— Il est grand temps, dit de son côté M, Bouvard, directeur des services d'architecture de la Ville de Paris, de songer à terminer la transformation du Champ de Mars telle qu'elle a été votée. Les riverains sont las depuis longtemps de ce provisoire qui dure depuis six ans et ils en ont assez d'être séparés par ce maquis du reste du monde.

La porte Maillot rencontre un grand nombre de partisans, au premier rang desquels il faut citer M. Jousselin, conseiller municipal du quartier. Il est certain que l'on se trouve là en plein centre sportif, en un endroit que la proximité du Bois de Boulogne, lieu de promenade favori de la moitié des Parisiens, rend presque central, qui l'est devenu en réalité, depuis que la création du Métropolitain le met à dix minutes du Palais-Royal, à un quart d'heure de l'Opéra ou de Montmartre. Il est difficile de concevoir un emplacement où les moyens de transport soient plus nombreux et plus rapides, les voies d'accès plus larges et plus commodes.

Le terrain alloué comprendrait l'espace occupé actuellement par le concert de Printania, les glacis et la zone des fortifications jusqu'à la route de la Révolte et l'avenue de Villiers. On pourrait même y englober Buffalo, ce qui éviterait de construire une piste cycliste. M. Jousselin, qui n'a jamais perdu de vue la création du *Palais des Sports*, voit là une occasion de le faire construire gratis, sur le budget de l'Exposition et de le conserver après la disparition de celle-ci.

Il y a, à l'emplacement de la porte Maillot, deux grosses objections, ses partisans ne peuvent pas s'empêcher de le reconnaître. C'est d'abord le manque d'eau. C'est sur l'eau qu'il faut voir les bateaux, aussi bien les skiffs, les outriggers, que les yachts à voiles ou les canots automobiles. C'est aussi les dimensions un peu restreintes du terrain.

C'est pourquoi M. Jousselin propose d'y adjoindre une annexe à Bagatelle.

— En admettant, dit-il, que la Ville de Paris consente à ce que l'on fasse des constructions au Bois de Boulogne, ce ne sera jamais qu'à titre précaire. Par suite, placer l'Exposition tout entière à Bagatelle, c'est se priver des Palais qui pourront y être élevés et qu'on démolira le lendemain de la fermeture, tandis qu'à la porte Maillot ils seraient conservés. On pourrait, par contre, installer sur la pelouse de Bagatelle la partie purement sportive : jeux de plein air, football, tennis, courses, etc., e toute la partie nautique qui serait mieux à sa place dans ce bras de Seine peu fréquenté qu'au milieu des péniches et des vapeurs dans la traversée de Paris.

Mais alors, disent quelques autres, pourquoi ne pas tout installer à Bagatelle ? Il y a là 23 hectares qui seraient suffisants pour permettre d'établir un ensemble à la fois didactique et pratique. L'Ile de Puteaux offrirait ses courts, le Polo sa pelouse, la Société d'Encouragement sa piste Tout se trouverait réuni. D'autre part, objection qu'au Conseil municipal on a faite tout de suite au Bois de Vincennes ; on resterait dans les limites de l'octroi

Les moyens de transport, par contre, ne sont pas très pratiques ; ce qui n'empêche pas qu'on amène fort bien 100.000 personnes à Longchamp le jour du Grand Prix de Paris, ou le 14 juillet pour la Revue. Mais ici intervient M. Berthelot. L'ancien député de Paris, sportsman de la première heure, est administrateur délégué de la Compagnie du Métropolitain. « Je me fais fort, a-t-il dit, de continuer pour 1907 le Métropolitain jusqu'à Bagatelle. On ferait en souterrain le tour du Bois par une boucle qui partirait de la porte Maillot pour aboutir à la porte Dauphine, en sorte que, dans les deux sens, on pourrait arriver à l'Exposition et s'en retourner. »

M. Jousselin,
Conseiller Municipal de la Porte-Maillot.

MARCEL VIOLLETTE.

Cross-Country - Le Championnat de Paris

Le premier tour de piste.
Avant de pénétrer sous bois, les 180 concurrents durent faire un tour de piste.

LE Championnat de Paris de Cross-Country, disputé dimanche dernier, a été un brillant prélude au Championnat de France.

180 coureurs, appartenant à 18 clubs parisiens, disputèrent cette épreuve qui offrit un grand intérêt sportif.

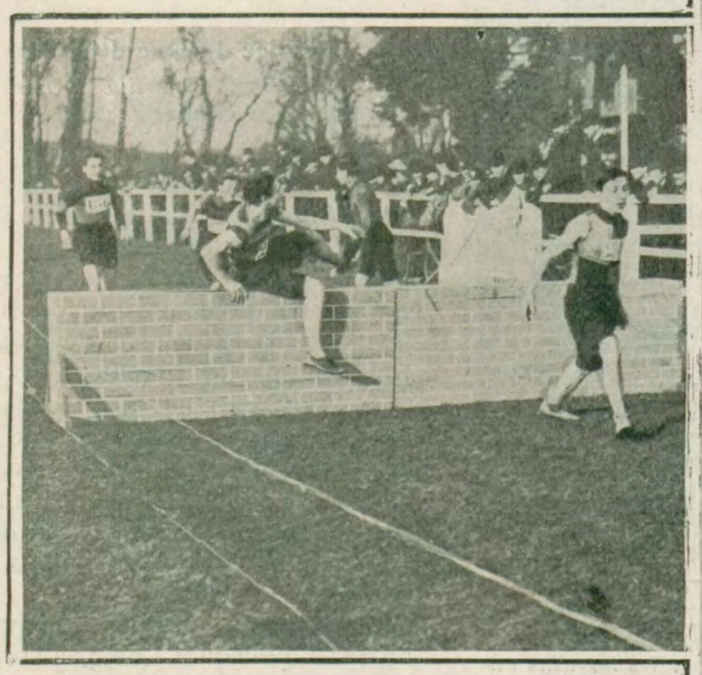
En cette occasion, les faiseurs de pronostics en furent une fois de plus pour leur courte honte et la victoire complète du Racing Club de France est pour faire souvenir aux compétences qui n'accordaient à l'équipe du club doyen qu'une chance de troisième ordre, que nul n'est prophète en sa région.

Le parcours, très pittoresquement choisi dans le parc de Saint-Cloud, prenait son point de départ au superbe terrain du Stade Français. Un tour de piste et les concurrents s'engageaient dans le sous-bois, pour reparaître devant les spectateurs après avoir exécuté une boucle de plus de 7 kilomètres. La même distance parcourue une seconde fois et le parcours total était accompli.

Le Racing doit sa victoire à la parfaite homogénéité de son équipe.

Le champion de France, Ragueneau, sauva l'honneur de la Société Athlétique de Montrouge en prenant la place de premier dans le classement individuel, sans avoir jamais été inquiété.

CH. GONDOUIN.



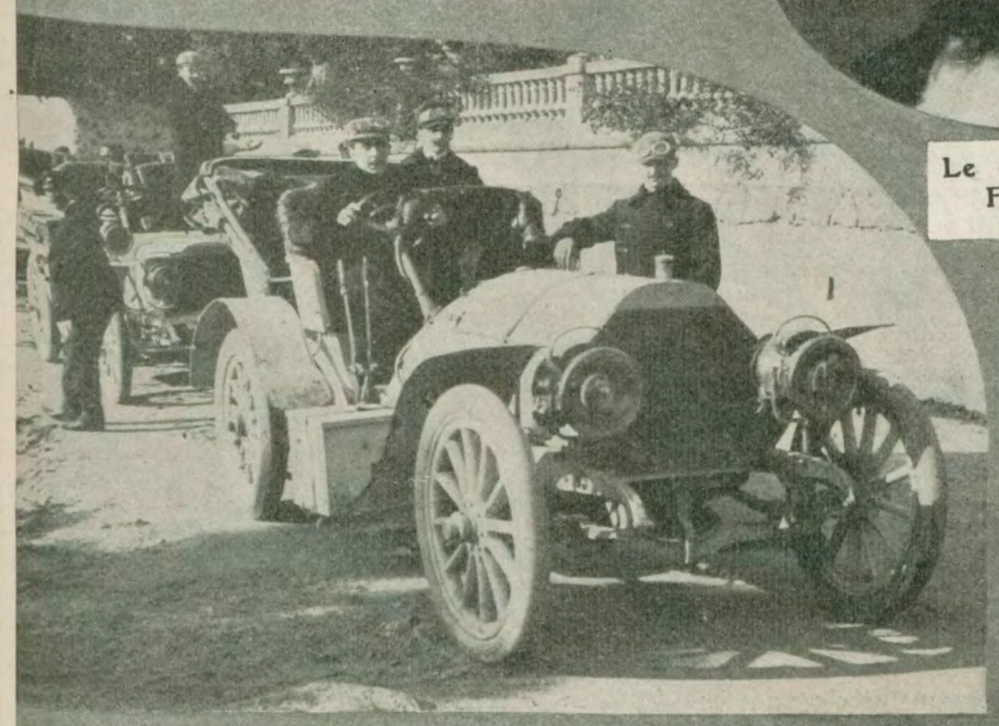
Le saut du mur.
Toutes les manières de le passer sont bonnes, pourvu qu'on le passe.

Le saut du mur.
Mais Bouchard et Ragueneau, arrivés 1er et 2e, préfèrent le sauter pour ne pas perdre une minute.

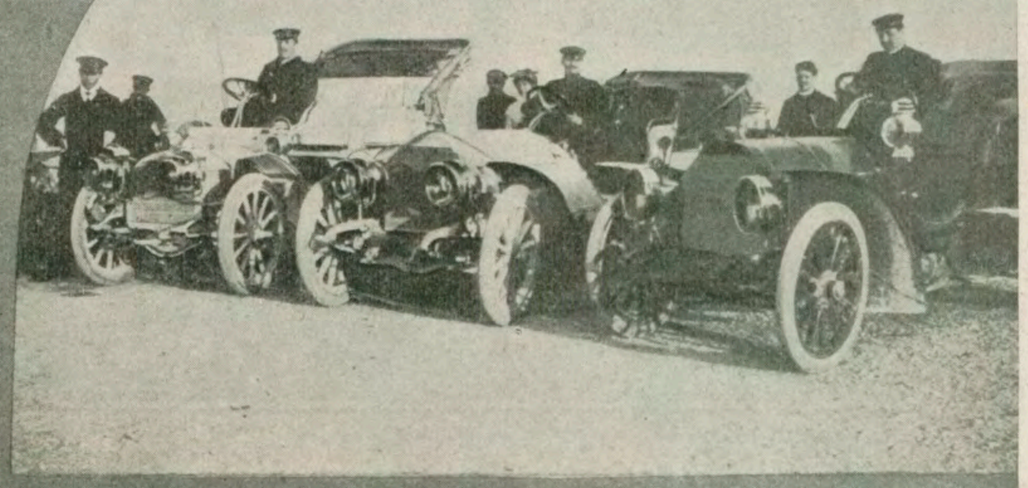
AU MEETING AUTOMOBILE DE CANNES

L'Automobile Club de Cannes vient d'organiser un meeting automobile qui a été parfaitement réussi à tous les points de vue. L'éclectisme du programme était d'ailleurs un sûr garant du succès. A côté des épreuves d'endurance, les organisateurs ont fait disputer des concours de tourisme et d'endurance. Des attractions sportives, telles que gymkhana, batailles de fleurs, etc., complétaient le programme de ce meeting qui n'a pas duré moins de quinze jours. La colonie élégante, actuellement sur la Côte d'Azur, a suivi avec le plus vif intérêt les différentes péripéties de ces épreuves. Le chevalier Vincenzio Florio en a été le grand triomphateur sur sa 90-chevaux Mercédès. C'est, en effet, au distingué sportsman italien que revint la Coupe de l'Automobile Club de Cannes. Dans le Rallie-Papiers, M. Marcy se classa premier. Il nous faut encore parler du succès remporté par la grande fête sportive donnée au profit de l'Association des Dames Françaises de la Croix Rouge, comité de Cannes et de la Croix-Rouge Russe. M. Gallice, au cours de cette fête, gagna l'épreuve de la Bascule.

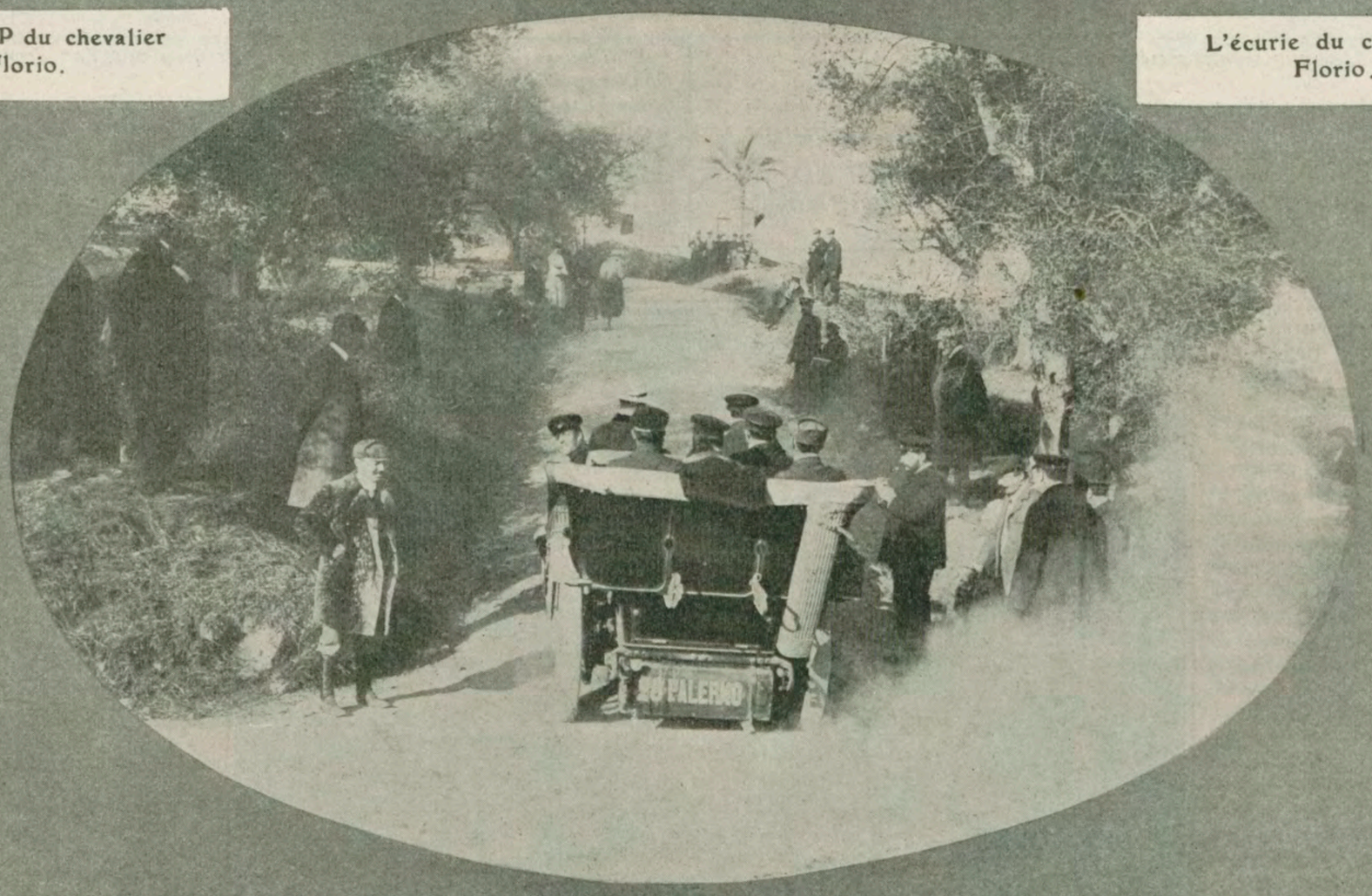
Le chevalier Florio.



La 90 HP du chevalier Florio.

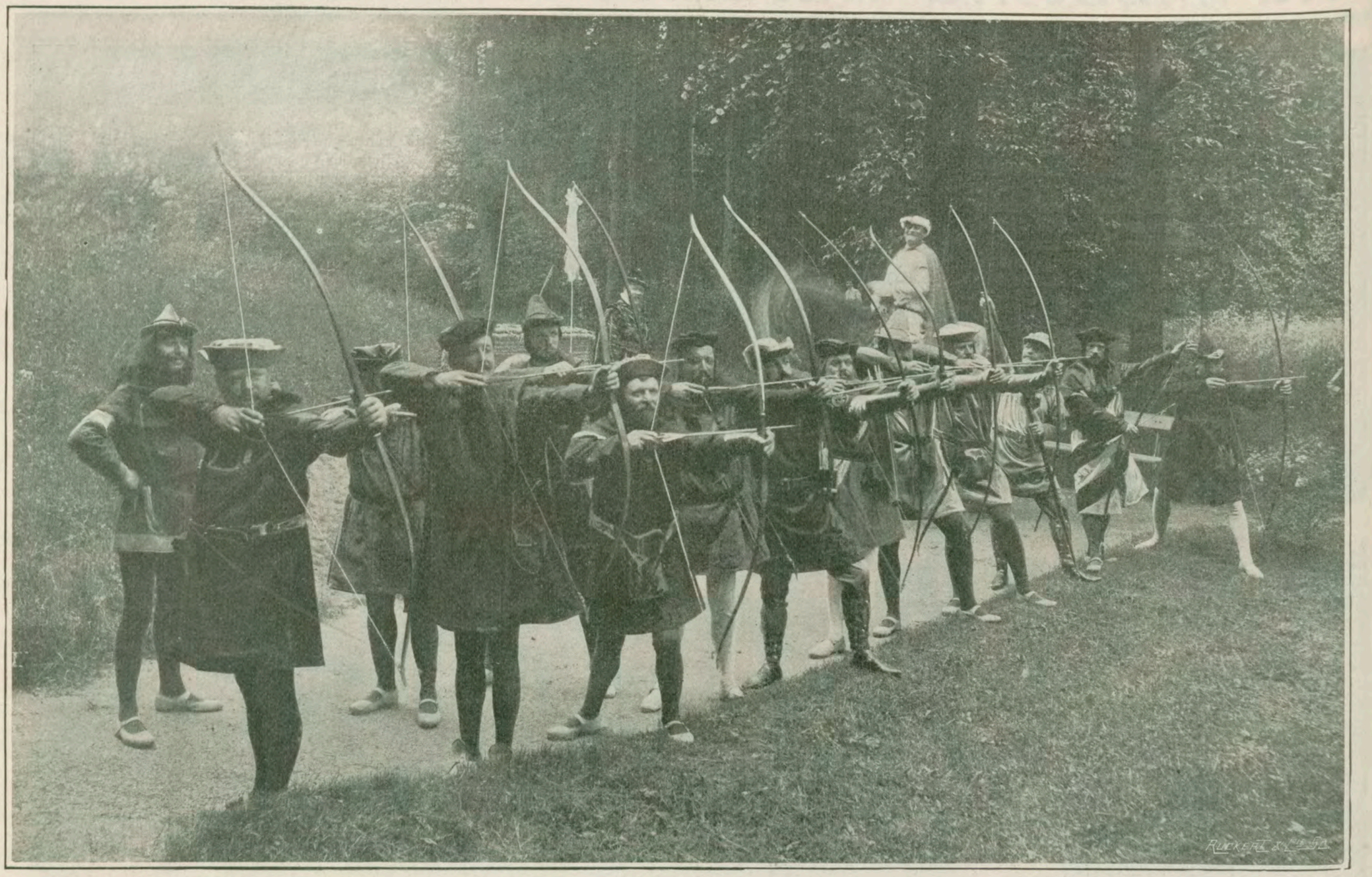


L'écurie du chevalier Florio.



Le départ de la course de côte.
La voiture gagnante, Mercédès 90 HP, portant 7 personnes

LE TIR A L'ARC EN SUISSE



Tireurs en costumes du XIII^e^ siècle.

Lors d'une grande fête qui eut lieu à Genève, les chevaliers firent partie de l'un des groupes d'un cortège historique représentant l'arrivée à Genève du comte Amédée (1285).

Il existe en Suisse de très florissantes sociétés de tir à l'arc, toutes de constitution fort ancienne.

L'antique origine des « Exercices » nous est indiquée de très jolie façon par la curieuse photographie ci-dessus représentant les chevaliers du Noble Exercice Genevois en costumes du XIII^e^ siècle.

A Berne, à Lausanne, à Vevey, à Morges, etc., se rencontrent d'habiles tireurs d'arc ; mais c'est sans contredit à Genève que se trouve la plus puissante compagnie.

D'ailleurs, c'est le « Noble Exercice Genevois » qui, l'an dernier, remporta le Challenge national suisse.

En sa belle propriété de Richemont, le « Noble Exercice » de Genève fit, en 1904, 284 tirs officiels auxquels prirent part 2.712 tireurs ; le nombre des flèches lancées fut de 67.724, ce qui exigea des tireurs un parcours de 4.062 km. 440 m. et une somme de tractions, sur la corde de l'arc, évaluées à 744.964 kilogrammes.

Ajoutons que pour 1904 le roi du tir est M. A. Térond, à l'obligeance duquel nous devons les renseignements contenus dans cet article.

Au nom du « Noble Exercice », j'ai l'honneur, messieurs, de vous offrir un premier tir « au blanc », en vingt-quatre volées, avec les « distacts » d'usage ! »

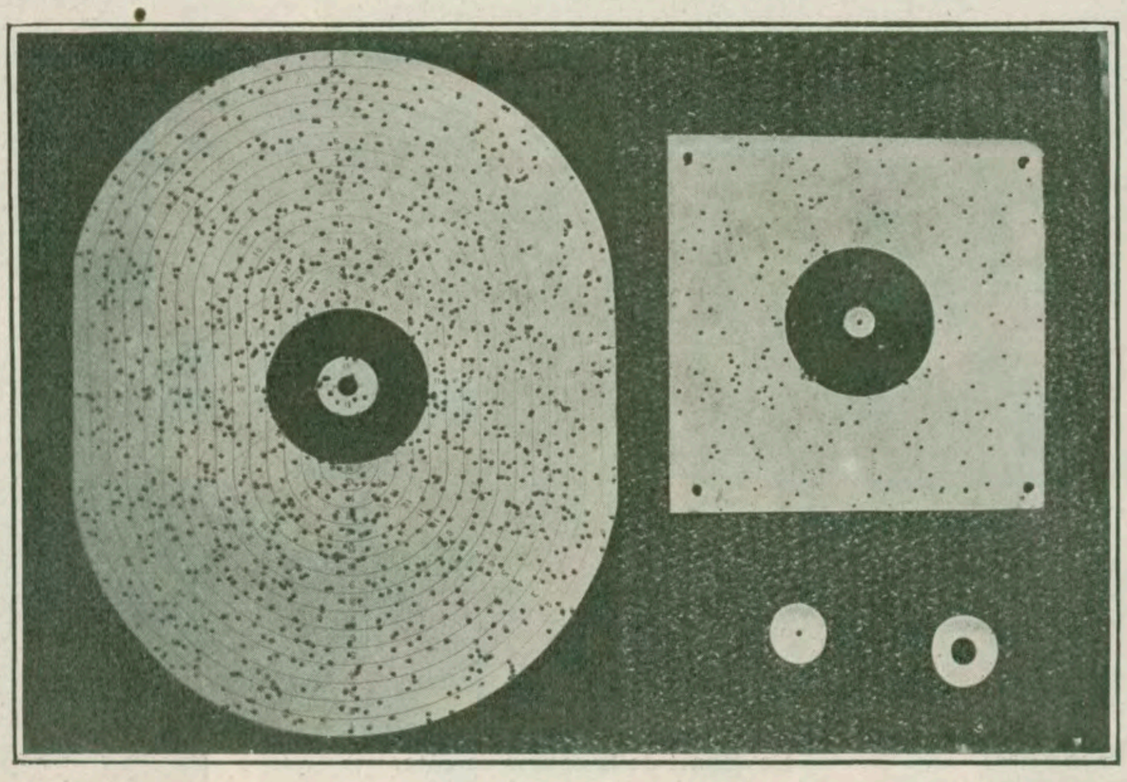
Ayant ainsi prononcé le plus majestueusement possible cette formule traditionnelle, l'officier — un septuagénaire droit et solide comme un if — banda son arc avec vigueur et décocha une première flèche qui, rapide et légère, s'en alla trouer le carton blanc de la cible lointaine.

« Vive le commandeur ! » crièrent à pleins poumons les « chevaliers » assemblés autour de leur officier.

La première « volée » s'effectua aussitôt.

Tour à tour, après le « Patrimonial » et le « Cornette », les chevaliers se succédèrent au pied de la butte nord du tir, distante d'environ 50 mètres de la butte sud portant l'étroite cible.

Tous élégants et gracieux en leurs mouvements vifs et énergiques, nos chevaliers lançaient leur trait avec une assurance et une promptitude remarquables. Indéniablement, il existait chez tous ces habiles tireurs une sûreté de main et une maîtrise de soi tout à fait extraordinaires.



Les cibles et les « distacts ».

La cible « au blanc » est carrée, sans aucune espèce de division. La cible « aux nombres » est ovale et divisée en zones concentriques. Les petites cibles portent le nom de « distacts ».

Tels, ils ressemblaient, par l'attitude, à ces archers du moyen âge que nous dépeint l'histoire, guerriers redoutables fournis par la roture, et dont l'adresse et le sang-froid merveilleux eurent maintes fois raison de la fougueuse témérité de la noblesse belliqueuse.

« Allons relever notre tir, messieurs ! commanda le secrétaire, lorsque fut achevée la première « volée ».

Tout en devisant joyeusement, la compagnie s'achemina vers une levée de terre haute de plus de 7 mètres, devant laquelle, semblable à un mouchoir blanc étalé, apparaissait éblouissant le carton-cible, appliqué sur un paillasson de grande dimension.

La faible distance séparant les deux buttes fut parcourue d'un pas alerte. Le carré blanc, sur lequel se distinguait la minuscule mouche ou « cravate » entourée d'un large cercle noir, se montra hérissé des extrémités empennées des flèches, toutes profondément implantées dans les paillis de soutien.

Alors les lazzis et les quolibets se mirent à pleuvoir drus et variés sur les maladroits et provoquèrent une hilarité générale, pendant que sérieux et réfléchi, le secrétaire, compas en main, procédait avec une méticulosité rare au relevé de la distance de chacune des flèches au centre de la cible.

« A qui cette fleur ? » entendait-on. — « Hurrah pour le Patrimonial! » poussait l'un. — « Vous êtes un Tell, mon cher », s'exclamait l'autre. — « Adjugez-vous le distact ! » conseillait un moqueur.

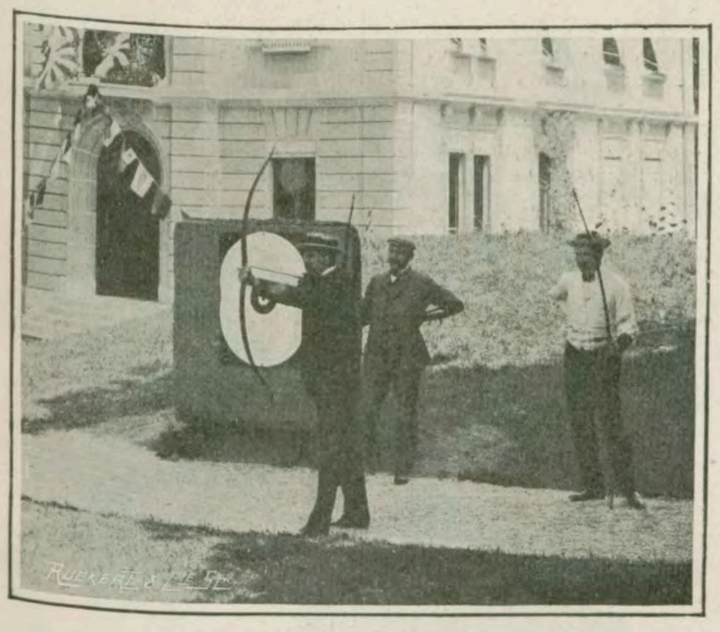
Mais déjà les premiers tireurs s'étaient remis en exercice et la deuxième volée commençait au milieu du silence le plus grave.

Aucun des chevaliers ne paraissait guère disposé à vouloir prendre place parmi les tireurs « malchanceux » — dénommés ironiquement « pigeons » — qu'un classement rigoureux allait impitoyablement désigner à l'issue du tir officiel.

Ayant toujours le même courage, montrant sans cesse la même ardeur, pendant toute la matinée, les archers poursuivirent leurs tirs sans qu'il apparût la moindre ennuyante monotonie dans les exercices de ce sport vraiment captivant.

Aucune trace de fatigue, aucun signe de nervosité ne se manifesta chez ces tireurs admirablement entraînés aux dures tractions, souvent répétées, sur la mince cordelette de

Challenge. — Noble Exercice de Genève.
De droite à gauche : MM. Montaut, Brachand, Mugnenat.



Challenge. — Abbaye de l'Arc de Vevey.
De droite à gauche : MM. Baer, Cuenod, Couvren, capitaine.

chanvre et aux parcours rapides des allées finement sablées qui reliaient les buttes.

Le tir à l'arc présente, il est vrai, une grande variété d'exercices.

A la cible « au blanc » succède toujours la cible « aux nombres », dont la forme oblongue et le système de zonages avantagent le tireur impeccable qui l'atteint suivant son grand axe.

Souvent aussi on tire « au soleil », sorte de grande rosace placée au haut d'une perche et dont les tireurs abattent successivement les treize rayons extérieurs flammés et les huit rayons intérieurs en carton pâte.

C'est le tir des jours de fête, celui que l'on donne plus volontiers en spectacle aux invités et étrangers qui se pressent, de temps à autre, dans l'admirable parc de Richemont, le long des allées ombragées d'arbres séculaires, autour des frais gazons des pelouses, pour assister aux prouesses de la compagnie qui fait alors merveille.

« A moi le prix ! » s'écrie celui qui abat le dernier rayon, aux applaudissements de l'assemblée.

« A moi la cuiller ! » crie, joyeux, celui qui de sa flèche fait voler au loin le carton central, pendant qu'une acclamation formidable salue son exploit.

La cuiller en argent, aux armes de la Société, est depuis de longues années le trophée habituel que se disputent avec quelque acharnement les archers du « Noble Exercice » lorsqu'ils exécutent un de leurs nombreux tirs officiels.

La cuiller en argent, objet d'ardentes convoitises, est du reste l'unique raison du tir « au distact » que n'omet jamais d'annoncer l'officier, lorsqu'il prononce la formule d'ouverture.

« Tir officiel avec les « distacts d'usage ! » articule-t-il en souriant.

Deux « distacts », petites cibles de carton, l'une blanche, dite « du jour », l'autre portant un visuel noir, dite « du mois », accompagnent, en effet, le grand carton de tir; ce sont les distacts que l'on aperçoit toujours fichés, deux par paillasson, soit en haut, soit en bas, soit à droite ou à gauche de la cible, « au blanc » ou « aux nombres ».

Tous deux vaudront la cuiller d'argent, aux armes de la Société, à celui qui fera le coup le plus centré; ils sont relevés, l'un, à la fin de la journée de tir, l'autre au bout du mois.

Bien que la recherche du « distact » soit le plus ordinairement la consolation de ceux qu'un mauvais tir classe inévitablement « pigeons », il n'est pas rare, pendant que silencieusement s'exécute une volée, d'entendre tout à coup une voix s'écrier : « Je risque le distact ! »

C'est un adroit chevalier — auquel quelques-unes de ses flèches précédentes, bien placées, assurent une place certaine dans les deux premiers tiers des tireurs, — les « sortants » — qui d'une main sûre décoche un de ses traits dans la très petite cible.

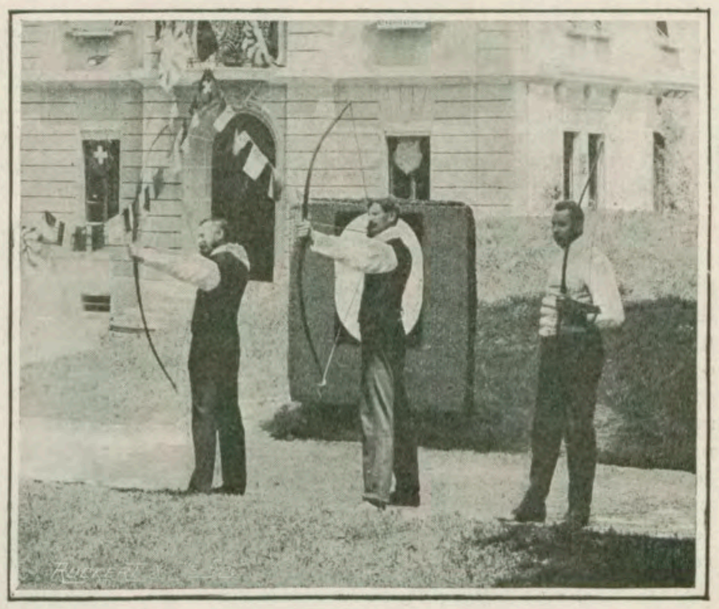
Il faut entendre alors les amusantes réflexions qui saluent sa performance.

Même dans les choses les plus sérieuses, la gaieté ne perd jamais ses droits !

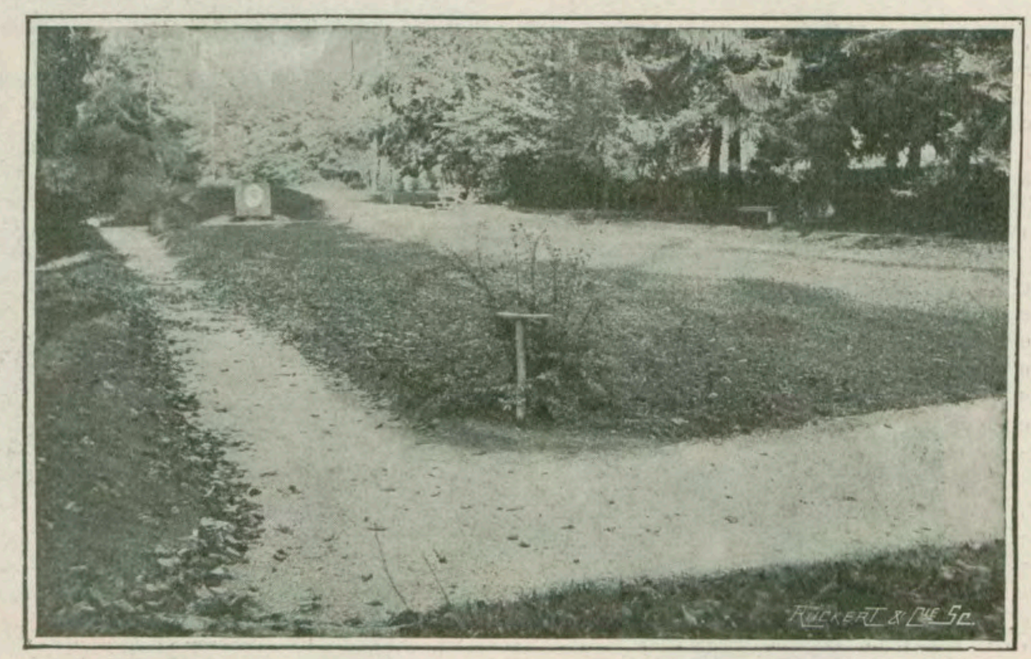
Le tir à l'arc, en Suisse, n'a pas été de tout temps un simple sport présentant au plus haut degré un heureux mélange de qualités attrayantes et éducatives.

Il fut autrefois une préparation à la guerre.

A Genève, les « Exercices » ont une origine qui se perd dans la nuit des temps. Rien dans les plus anciens re-



Challenge. — Bien Noble Exercice de Berne.
De droite à gauche : MM. Ed. de Grenus, capitaine; Marcuvaud de Frendenreich.



Cible sud.
Les cibles placées vis-à-vis sont distantes d'environ 50 mètres. Alternativement, les tireurs tirent sur l'une, puis sur l'autre cible.

gistres de l'Etat ne décèle l'époque de leur création, mais les manuscrits des archives constatent fréquemment leur existence.

Nous savons par de curieuses peintures de 1444, conservées au Musée de Rath, que les archers « s'esbattaient » au Pré-l'Evêque, dans le lieu dit du Tirage, où, depuis un temps immémorial, on tirait à l'arc.

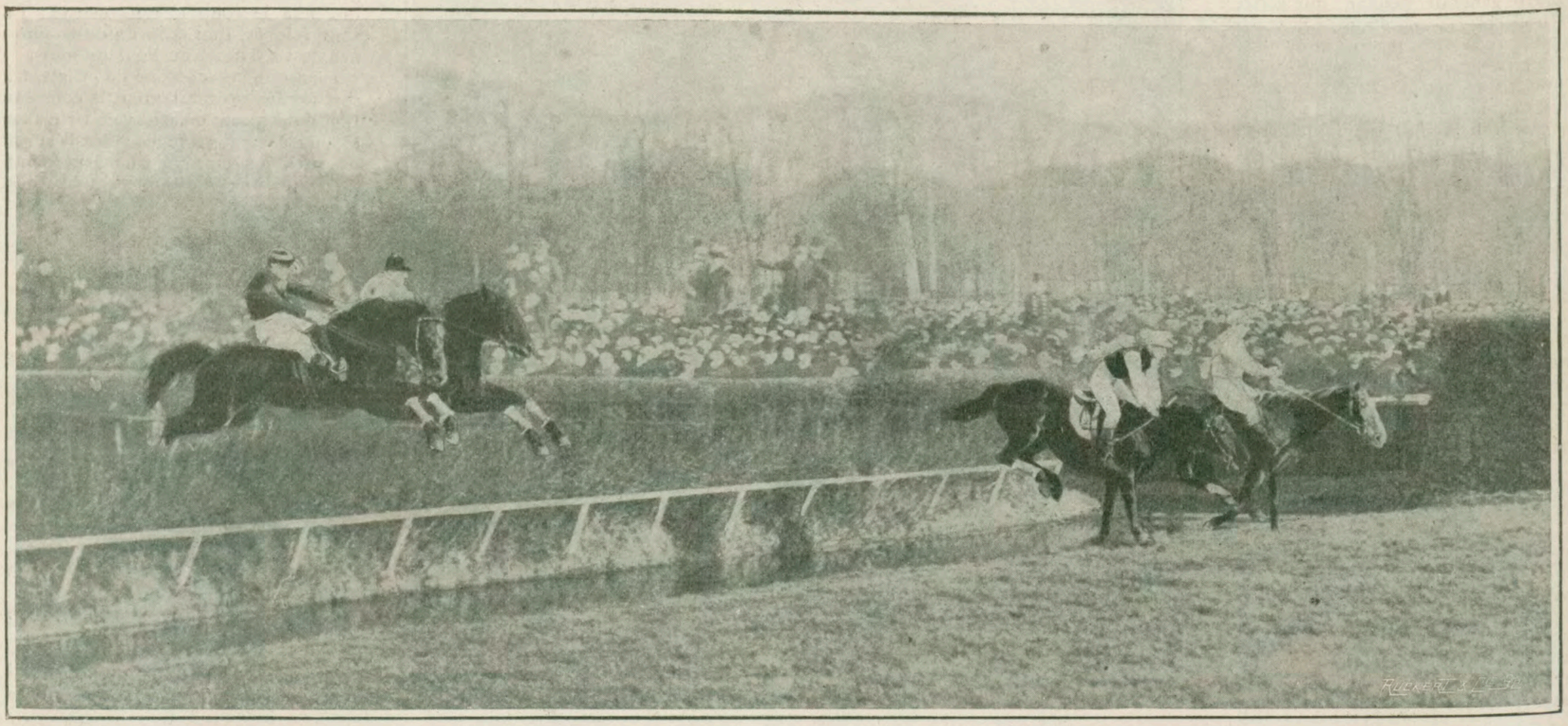
En 1900, par suite de la création par l'Etat d'une nouvelle voie, l « Exercice de Genève » dut abandonner son emplacement historique et livrer à la pioche des démolisseurs l'Hôtel de l'Arc que construisit en 1772 lord Stanhope, alors commandeur.

Le « Noble Exercice » acquit alors une superbe propriété à Richemont, route du Chêne, et bientôt s'éleva un hôtel splendide.

Le 19 mai 1901, le premier tir d'inauguration eut lieu dans ce parc magnifique de Richemont où dorénavant les chevaliers veilleront à la perpétuation des vertus civiques et des qualités physiques qui furent de tout temps l'honneur des archers suisses.

PIERRE LE GAEL.

LA REPRISE DES COURSES



Hipparque (M. Adèle), arrivé 3e. *Rowin* (H. Mitchell), arrivé 4e. *Escrimeur* (Hollobone), arrivé 2e. *Gerberoy* (H. Holt), arrivé 1er.
Prix de Billancourt (Steeple-chase. — 15.000 fr. — 4.200 m.). — Le saut de la rivière.

Nos hippodromes parisiens ont fait, le 15, leur réouverture, et si nous eûmes une réunion à Colombes et deux à Auteuil, la vraie première fut, dimanche, sur l'hippodrome de la Société des Steeple-Chases, dont le programme comportait deux intéressantes épreuves : le Prix de Billancourt et le Prix Kerym.

Au début de la saison sportive, la même question revient toujours : qui triomphera ? La forme de Nice ou la forme de la fin de saison ? Et le résultat est toujours le même : parmi les vainqueurs, on trouve des « retour du Midi », des chevaux ayant montré une bonne forme en fin de saison et aussi des inédits que leurs entraîneurs ont spécialement préparés pour la réouverture. Le terrain un peu alourdi par les pluies a certainement influencé les résultats, et des bons chevaux qui préfèrent le « dur », comme Marigold et Red River, sauront en appeler de leurs défaites. Les pensionnaires de la Croix Saint-Ouen, l'entraînement Baresse et Desbons, ont paru en très superbe condition ; il faut dire aussi que, d'une façon générale, l'hiver actuel a été très favorable à l'entraînement ; nous n'avons pas eu de fortes gelées, ni des pluies trop violentes, ce qui a permis aux entraîneurs de maintenir leurs pensionnaires, dans un bon exercice de santé et de leur donner, pendant la période du repos, le travail hygiénique nécessaire pour le développement de leurs muscles.

Les sportsmen qui avaient vu à Nice Voltaire, le cheval de M. Fischhoff, avaient gardé la meilleure impression des victoires du fils de Kerym qui retrouve sur les obstacles sa qualité indéniable de plat et qui suit les traces victorieuses de son père. Fait assez curieux, Voltaire triomphe pour la première fois sur l'hippodrome d'Auteuil, dans une épreuve qui porte le nom de Kerym, vainqueur de la Grande Course de Haies en 1899. A signaler, dans cette même épreuve, la bonne course de Balbeck, que nous retrouverons certainement.

Bien que Gerberoy ne soit pas supérieur, comme qualité, à Escrimeur et à Hipparque, il a facilement gagné le Prix de Billancourt ; cela vient de ce que le train a manqué pour Hipparque et que Escrimeur manque encore de quelques galops. Du reste, Gerberoy affectionne particulièrement l'hippodrome d'Auteuil, et Holt l'a monté avec beaucoup de tact.

FRANC PICARD.

La rentrée de *Voltaire*, vainqueur du Prix Kerym (Haies. — 10.000 fr. — 2.800 m.).